Detta dokument är endast avsett som dokumentationshjälpmedel och institutionerna ansvarar inte för innehållet

►**B** **EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING (EU) nr 1316/2013**

av den 11 december 2013

om inrättande av Fonden för ett sammanlänkat Europa, om ändring av förordning (EU) nr 913/2010 och om upphävande av förordningarna (EG) nr 680/2007 och (EG) nr 67/2010

(Text av betydelse för EES)

(EUT L 348, 20.12.2013, s. 129)

Ändrad genom:

		Officiella tidningen		
		nr	sida	datum
►**M1**	Kommissionens delegerade förordning (EU) nr 275/2014 av den 7 januari 2014	L 80	1	19.3.2014
►**M2**	Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2015/1017 av den 25 juni 2015	L 169	1	1.7.2015

▼B

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING (EU) nr 1316/2013

av den 11 december 2013

om inrättande av Fonden för ett sammanlänkat Europa, om ändring av förordning (EU) nr 913/2010 och om upphävande av förordningarna (EG) nr 680/2007 och (EG) nr 67/2010

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 172,

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,

efter översändande av utkastet till lagstiftningsakt till de nationella parlamenten,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande ([1]),

med beaktande av Regionkommitténs yttrande ([2]),

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet ([3]), och

av följande skäl:

(1) För att få till stånd en smart och hållbar tillväxt för alla och stimulera skapandet av arbetstillfällen i enlighet med målen i Europa 2020-strategin behöver unionen en modern, högeffektiv infrastruktur som bidrar till att binda samman och integrera unionen och alla dess regioner, inom transport-, telekommunikations- och energisektorerna. Dessa förbindelser bör bidra till att förbättra den fria rörligheten för personer, varor, kapital och tjänster. De transeuropeiska nätverken bör underlätta gränsöverskridande förbindelser, främja större ekonomisk, social och territoriell sammanhållning, och bidra till en mer konkurrenskraftig social marknadsekonomi och bekämpning av klimatförändringarna.

(2) Syftet med Fonden för ett sammanlänkat Europa (FSE), som inrättas genom denna förordning, är att påskynda investeringarna på området för transeuropeiska nät och stimulera till ökade medel från både den offentliga och den privata sektorn, samtidigt som rättssäkerheten ökas och principen om teknikneutralitet respekteras. FSE bör möjliggöra synergierna mellan transport-, telekommunikations- och energisektorerna och därmed effektivisera unionens insatser och optimera kostnaderna för genomförandet.

([1]) EUT C 143, 22.5.2012, s. 116.
([2]) EUT C 277, 13.9.2012, s. 125.
([3]) Europaparlamentets ståndpunkt av den 19 november 2013 (ännu ej offentliggjord i EUT).

▼B

(3) Enligt kommissionen uppskattas investeringsbehoven för de transeuropeiska näten inom transport-, telekommunikations- och energisektorerna till 970 000 miljoner EUR fram till 2020.

(4) I denna förordning fastställs en finansieringsram på 33 242 259 000 EUR i löpande priser för genomförandet av FSE för perioden 2014–2020 som ska utgöra det särskilda referensbeloppet, i den mening som avses i punkt 17 i det interinstitutionella avtalet av den 2 december 2013 mellan Europaparlamentet, rådet och kommissionen om budgetdisciplin, samarbete i budgetfrågor och sund ekonomisk förvaltning ([1]), för Europaparlamentet och rådet under det årliga budgetförfarandet.

(5) För att optimera utnyttjandet av budgetmedel som anslagits till FSE bör kommissionen, efter halvtidsutvärderingen av FSE, kunna föreslå en överföring av anslag mellan transport-, telekommunikations- och energisektorerna. Ett sådant förslag bör omfattas av det årliga budgetförfarandet.

(6) Beloppet 11 305 500 000 EUR i löpande priser som överförts från Sammanhållningsfonden inrättad genom Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1301/2013 ([2]) bör utnyttjas för avsättning av budgetmedel till finansieringsinstrument enligt denna förordning endast från och med den 1 januari 2017.

(7) Inrättandet av effektiva nät för transport- och energiinfrastruktur är en av de tolv nyckelåtgärder som kommissionen fastställde i sitt meddelande av den 13 april 2011 med titeln *Inremarknadsakten – Tolv åtgärder för att stimulera tillväxten och stärka förtroendet för inre marknaden: Gemensamma insatser för att skapa ny tillväxt*.

(8) Kommissionen har åtagit sig att integrera klimatförändringar i unionens utgiftsprogram och att avsätta minst 20 % av unionens budget till klimatrelaterade mål. Det är viktigt att se till att åtgärder för begränsning av och anpassning till klimatförändringarna samt riskprevention och riskhantering främjas vid utarbetande, utformning och genomförande av projekt av gemensamt intresse. Infrastrukturinvesteringar som omfattas av denna förordning bör bidra till att främja övergången till en ekonomi och ett samhälle med låga koldioxidutsläpp och klimat- och katastrofтålighet, med beaktande av särdragen i regioner med ogynnsamma natur- och befolkningsförhållanden, särskilt de yttersta randområdena och öregionerna. Särskilt i transport- och energisektorerna bör FSE bidra till unionens medel- och långsiktiga mål för minskade koldioxidutsläpp.

([1]) EUT C 420, 20.12.2013, s. 1.

([2]) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1301/2013 av den 17 december 2013 om Sammanhållningsfonden och om upphävande av rådets förordning (EG) nr 1084/2006 (EUT L 347, 20.12.2013, s. 289)

▼B

(9) I sin resolution av den 8 juni 2011 om Investering i framtiden: en ny flerårig budgetram för ett konkurrenskraftigt och hållbart Europa för alla ([1]) betonade Europaparlamentet vikten av att se till att unionens digitala agenda snabbt genomförs samt att fortsätta arbetet för att senast 2020 uppfylla målet att ge alla unionsmedborgare tillgång till höghastighetsinternet, även i mindre utvecklade områden. Europaparlamentet underströk att investeringar i en effektiv transportinfrastruktur spelar en mycket viktig roll för att Europa ska kunna försvara sin konkurrenskraft och bana väg för långsiktig ekonomisk tillväxt efter krisen, och att de transeuropeiska transportnäten (TEN-T) är nödvändiga för att den inre marknaden ska kunna fungera ordentligt och för att ge ett viktigt europeiskt mervärde. Europaparlamentet uttryckte även uppfattning att TEN-T följaktligen bör vara en huvudprioritet i den fleråriga budgetramen och att en ökning av anslagen för TEN-T var en nödvändighet i den fleråriga budgetramen. Dessutom betonade Europaparlamentet behovet av att maximera EU-finansieringens effekter och den möjlighet som ges genom sammanhållnings- och Europeiska struktur- och investeringsfonderna och finansieringsinstrument till att finansiera prioriterade nationella och gränsöverskridande europeiska nyckelprojekt för energiinfrastruktur och framhävde att det krävs betydande anslag från unionens budget för finansieringsinstrument på detta område.

(10) För finansieringen av infrastruktur i gränsöverskridande regioner inom ramen för näten som helhet bör man främja synergier mellan finansieringsinstrumenten inom FSE och andra unionsfonder.

(11) Den 28 mars 2011 antog kommissionen vitboken med titeln *Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde – ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem* (nedan kallad *vitboken*). Vitboken syftar till att minska växthusgasutsläppen inom transportsektorn med 60 % fram till 2050 jämfört med 1990. När det gäller infrastrukturen syftar vitboken till att ett fullt fungerande och unionsomfattande multimodalt stomnätstomnät för TEN-T ska upprättas senast 2030. Driftskompatibiliteten skulle kunna förbättras genom innovativa lösningar som gör de berörda systemen mer kompatibla med varandra. Vitboken syftar också till förbättrade prestanda i logistikkedjor med kombinerade transporter, bland annat genom bättre användning av transportmedel som i sig är mer resurseffektiva. Därför fastställs följande relevanta mål för TEN-T-politiken: 30 % av vägtransporter som sker över distanser på mer än 300 km bör senast 2030 flyttas över till andra transportmedel, och mer än 50 % senast 2050; nätet för höghastighetståg bör senast 2030 vara tre gånger längre än idag och flertalet av passagerartransporterna på medellånga sträckor bör ske med tåg senast 2050; alla flygplatser i stomnätstomnätet bör senast 2050 anslutas till järnvägsnätet och alla hamnar bör anslutas till järnvägstransportnätet och om möjligt till det inre vattenvägssystemet.

([1]) EUT C 380 E, 11.12.2012, s. 89.

▼B

(12) I sin resolution av den 6 juli 2010 om hållbara framtida transporter ([1]) betonade Europaparlamentet att en effektiv transportpolitik kräver en finansieringsram som är anpassad till de utmaningar som uppstår och att de befintliga finansiella medlen för transport och rörlighet därför bör ökas. Europaparlamentet ansåg vidare att det är nödvändigt att inrätta en mekanism för att samordna och optimera användningen av olika transportfinansieringskällor och av alla finansiella medel och mekanismer som finns tillgängliga på unionsnivå.

(13) I sina slutsatser av den 11 juni 2009 om en översyn av strategin för TEN-T bekräftade rådet behovet av att fortsätta att investera i transportinfrastruktur för att säkerställa att TEN-T byggs ut på rätt sätt för alla transportslag, som en grund för den inre marknaden och konkurrenskraften, den ekonomiska, sociala och territoriella sammanhållningen inom unionen och dess förbindelser med grannländer, med inriktning på det europeiska mervärde som detta skulle föra med sig. Rådet underströk även behovet av att unionen ställer de finansiella medel till förfogande som krävs för att stimulera investeringar i TEN-T-projekten och i synnerhet behovet av att jämka samman lämpligt finansiellt stöd från TEN-T-budgeten till prioriterade projekt med gränsöverskridande inslag, vilkas genomförande kommer att slutföras efter 2013, inom ramen för de institutionella begränsningarna enligt de finansiella programplaneringsramarna. Rådet anser att strategier för offentlig-privata partnerskap bör vidareutvecklas och stödjas i detta sammanhang, när så befinns lämpligt.

(14) I riktlinjerna för TEN-T enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1315/2013 ([2]) kartläggs, på grundval av de mål som anges i vitboken, infrastrukturen för TEN-T, specificeras de krav som ska uppfyllas av denna och föreskrivs åtgärder för upprättandet av den. Enligt riktlinjerna ska framför allt stomnätstomnätet fullbordas senast 2030 genom att ny infrastruktur skapas och befintlig infrastruktur avsevärt uppgraderas och återställs.

(15) Kommissionen uppskattar mot bakgrund av en analys av medlemsstaternas planer för transportinfrastruktur att investeringsbehoven inom transportsektorn uppgår till 500 000 miljoner EUR för hela TEN-T-nätet för perioden 2014–2020, varav uppskattningsvis 250 000 miljoner EUR kommer att behöva investeras i stomnätstomnätet för TEN-T.

(16) Den geografiska dragningen av godskorridorer på järnväg som föreskrivs i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 913/2010 ([3]) och stomnätskorridorer enligt del I i bilagan till den här förordningen bör vid behov säkerställas, med beaktande av målen för respektive instrument, för att minska den administrativa bördan och förenkla utvecklingen och användningen

([1]) EUT C 351 E, 2.12.2011, s. 13.

([2]) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1315/2013 av den 11 december 2013 om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet och om upphävande av beslut nr 661/2010/EU (Se sidan 1 i detta nummer av EUT).

([3]) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 913/2010 av den 22 september 2010 om ett europeiskt järnvägsnät för konkurrenskraftig godstrafik (EUT L 276, 20.10.2010, s. 22).

▼B

av järnvägsinfrastrukturen. Godskorridorerna bör omfattas endast av bestämmelserna i förordning (EU) nr 913/2010, också när det gäller ändringar av deras dragning.

(17) Inom ramen för den översyn av TEN-T-politiken som inleddes i februari 2009 inrättades en särskild expertgrupp för att bistå kommissionen och undersöka frågan om finansieringsstrategi och finansieringsperspektiv för TEN-T. Expertgrupp nr 5 drog nytta av erfarenheterna från externa experter inom olika områden – infrastrukturförvaltare, infrastrukturplanerare, nationella, regionala och lokala företrädare, miljöexperter, forskare, och företrädare för den privata sektorn. Slutrapporten från expertgrupp nr 5 ([1]) antogs i juli 2010 och innehåller 40 rekommendationer, av vilka några har beaktats i denna förordning. I den rapporten rekommenderas bl.a. att kommissionen ska tillhandahålla en standardram för en blandning av unionsstöd och offentlig-privata partnerskap för TEN-T, som omfattar såväl sammanhållningspolitiken som TEN-T-budgeten.

(18) Erfarenheterna i samband med den fleråriga budgetramen (2007–2013) visar att en del medlemsstater som är berättigade till stöd från Sammanhållningsfonden har stora svårigheter att i tid genomföra komplexa projekt för gränsöverskridande transportinfrastruktur med högt europeiskt mervärde och säkerställa effektiv användning av EU-medel. För att förbättra slutförandet av transportprojekt, särskilt gränsöverskridande sådana, med högt mervärde för unionen, bör därför en del av Sammanhållningsfondens anslag (11 305 500 000 EUR) överföras för att finansiera transportprojekt inom stomnätet eller transportprojekt med anknytning till horisontella prioriteringar i de medlemsstater som är berättigade till stöd från Sammanhållningsfonden genom FSE. Under en inledande fas bör urvalet av de projekt som är berättigade till finansiering ske med respekt för de nationella anslagen inom ramen för Sammanhållningsfonden. Kommissionen bör stödja medlemsstater som är berättigade till stöd från Sammanhållningsfonden i deras ansträngningar att förbereda en rad lämpliga projekt, särskilt genom att stärka den institutionella kapaciteten i berörda offentliga förvaltningar och genom att anordna ytterligare ansökningsomgångar, samtidigt som en öppen projekturvalsprocess säkerställs.

(19) Beloppet 11 305 500 000 EUR som överförs från Sammanhållningsfonden för att användas uteslutande i medlemsstater som är berättigade till stöd från Sammanhållningsfonden bör inte användas till finansiering av åtgärder med synergieffekter mellan tranport-, telekommunikations- och energisektorerna som bidrar till projekt av gemensamt intresse som följer av en sektorsövergripande ansökningsomgång.

(20) Institutionell och administrativ kapacitet är nödvändiga förutsättningar för att målen för FSE ska uppnås på ett effektivt sätt. Kommissionen bör, så långt det är möjligt, erbjuda tillräckligt med stöd för att projekten ska kunna utformas och genomföras i de berörda medlemsstaterna.

([1]) http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/ten-t-policy/review/doc/expert-groups/expert_group_5_final_report.pdf

▼B

(21) I meddelandet av den 17 november 2010 med titeln *Prioriteringar för energiinfrastrukturen för 2020 och framåt – Förslag för ett integrerat europeiskt energinätverk* kartlade kommissionen de prioriterade korridorer som krävs för att unionen ska kunna nå sina ambitiösa energi- och klimatmål senast 2020 i syfte att fullborda den inre marknaden för energi, säkerställa försörjningstrygghet, möjliggöra integrering av förnybara energikällor och förbereda näten för fortsatt minskade utsläpp av koldioxid från energisystemet efter 2020.

(22) Det krävs stora investeringar för att modernisera och bygga ut Europas energiinfrastruktur och förbinda nät över gränserna och bryta medlemsstaternas energiisolering, så att unionens energi- och klimatpolitiska mål för konkurrenskraft, hållbarhet och försörjningstrygghet kan uppnås på ett kostnadseffektivt sätt. Enligt kommissionen uppgår de beräknade investeringsbehoven i energiinfrastruktur fram till 2020 till 1 000 000 miljoner EUR, bland annat ungefär 200 000 miljoner EUR i investeringar i infrastruktur för överföring och lagring av el och gas som anses vara av europeisk betydelse. Enligt kommissionens arbetsdokument med titeln Investeringsbehov och investeringskrav för energiinfrastruktur, som överlämnades till rådet riskerar investeringar på omkring 100 000 miljoner EUR bland projekten av europeisk betydelse att inte genomföras på grund av hinder som är förknippade med tillståndsgivning, reglering och finansiering.

(23) Eftersom det finns ett brådskande behov av att bygga framtidens energiinfrastruktur och med tanke på de avsevärt större investeringarna jämfört med tidigare krävs en stegvis förändring av hur stödet till energiinfrastruktur fungerar på unionsnivå. I slutsatserna från mötet den 28 februari 2011 godkände rådet energikorridorerna som prioriteringar för Europa.

(24) När det gäller energisektorn uppmanade Europeiska rådet den 4 februari 2011 kommissionen att effektivisera och förbättra förfarandena för tillstånd och att främja ett regelverk som är attraktivt för investeringar. Det underströk att marknaden måste stå för huvuddelen av investeringarna och att kostnaderna bör återfås genom avgifter. Europeiska rådet erkände att projekt som är motiverade med tanke på trygg energiförsörjning och solidaritet, men inte kan locka till sig marknadsbaserad finansiering, behöver offentlig finansiering. Europeiska rådet underströk också behovet av att modernisera och bygga ut Europas energiinfrastruktur och förbinda energinät över gränserna för att solidariteten mellan medlemsstaterna ska fungera, och för att tillhandahålla alternativa tillförsel- och transitvägar och energikällor, samt för att utveckla förnybara energikällor som kan konkurrera med traditionella energikällor. Europeiska rådet betonade att den inre marknaden för energi bör förverkligas senast 2014 för att gas och elektricitet ska kunna flöda fritt och att ingen medlemsstat bör vara isolerad från de europeiska gas- och elnäten efter 2015 eller riskera sin energiförsörjning på grund av att det saknas lämpliga anslutningar.

▼B

I de första två årliga arbetsprogram som antas enligt denna förordning bör företräde ges åt projekt av gemensamt intresse och därmed förknippade åtgärder som syftar till att bryta energiisolering och avlägsna flaskhalsar, för att ta ett steg mot att fullborda den inre marknaden för energi.

(25) I Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 347/2013 ([1]) identifieras de prioriteringar för transeuropeisk energiinfrastruktur som behöver genomföras senast 2020 för att unionens energi- och klimatpolitiska mål ska kunna uppnås; fastställs regler för identifiering av projekt av gemensamt intresse som krävs för genomförandet av dessa prioriteringar och fastställs åtgärder beträffande tillståndsgivning, allmänhetens deltagande och regler för att påskynda och/eller underlätta genomförandet av dessa projekt, inbegripet de allmänna kriterier som ska vara uppfyllda för att sådana projekt ska vara berättigade till finansiellt stöd från unionen.

(26) Infrastrukturen för telekommunikation blir i allt större utsträckning internetbaserad, med en bredbandsinfrastruktur som fungerar som katalysator för användningen av digitala tjänster i en mängd olika verksamheter i samhället. Internet håller på att bli den dominerande plattformen för kommunikation, affärsverksamhet, offentliga och privata tjänster samt social och kulturell sammanhållning. Dessutom håller molntjänster och programvara som tjänst på att växa fram som nya mönster inom datoranvändningen. Därför är transeuropeisk tillgång till allmänt utbrett och snabbt internet och innovativa digitala tjänster avgörande för ekonomisk tillväxt och den inre marknaden.

(27) Moderna snabba nät för internetanslutning är en avgörande infrastruktur för framtiden med avseende på konnektiviteten för europeiska företag, i synnerhet små och medelstora företag som vill använda datormoln i syfte att förbättra kostnadseffektiviteten. För att undvika överlappande infrastruktur, förebygga utflyttning av privata investeringar och öka kapacitetsuppbyggnad i syfte att skapa nya investeringsmöjligheter och främja kostnadsreducerande åtgärder bör man satsa på att förbättra samordningen av unionens bredbandsstöd från FSE och bredbandsstöd från alla andra tillgängliga källor, även genom nationella bredbandsplaner.

(28) Europa 2020-strategin uppmanar till genomförandet av den digitala agendan för Europa som fastställer en stabil rättslig ram som stimulerar investeringar i en öppen och konkurrenskraftig infrastruktur för höghastighetsinternet och därmed förknippade tjänster. Målet bör vara att Europa ska ha det snabbaste bredbandet i världen senast 2020, baserat på den mest avancerade tekniken.

([1]) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 347/2013 av den 17 april 2013 om riktlinjer för transeuropeiska energiinfrastrukturer och om upphävande av beslut nr 1364/2006/EG och om ändring av förordningarna (EG) nr 713/2009, (EG) nr 714/2009 och (EG) nr 715/2009 (EUT L 115, 25.4.2013, s. 39).

▼B

(29) Den 31 maj 2010 fastställde rådet att unionen bör lägga de resurser som krävs på utvecklingen av en digital inre marknad som baseras på snabbt och ultrasnabbt internet och interoperabla tillämpningar, och konstaterade att effektiva och konkurrenskraftiga investeringar i nästa generation bredbandsnät kommer att vara nödvändiga för innovation, konsumenters valfrihet och för unionens konkurrenskraft och skulle kunna ge bättre livskvalitet genom bättre hälso- och sjukvård, säkrare transporter, nya möjligheter på medieområdet och förenklad tillgång till varor, tjänster och kunskap, i synnerhet över gränser.

(30) Den privata sektorn bör ha en ledande roll i utbyggnaden och moderniseringen av bredbandsnät, med stöd av en konkurrensfrämjande och investeringsvänlig rättslig ram. Då de privata investeringarna inte räcker till bör medlemsstaterna vidta de åtgärder som är nödvändiga för att uppnå den digitala agendans mål. Det offentliga ekonomiska stödet till bredband bör begränsas till finansieringsinstrument för program eller initiativ som omfattar projekt som den privata sektorn inte helt kan finansiera på egen hand, vilket bekräftas genom en förhandsutvärdering där marknadsbrister eller suboptimala investeringssituationer identifieras.

(31) Därför är det av central betydelse att, i överensstämmelse med principen om teknikneutralitet, stimulera utbyggnaden av snabba och ultrasnabba bredbandsnät i hela unionen och underlätta utvecklingen och spridningen av transeuropeiska digitala tjänster. Offentliga investeringar genom finansieringsinstrument i snabba och ultrasnabba bredbandsnät får inte leda till konkurrenssnedvridningar eller minska incitamenten till investeringar. De bör användas för att dra till sig privata investeringar och endast i sådana fall då det saknas kommersiellt intresse att investera.

(32) Flera metoder för genomförande är nödvändiga och de kräver olika finansieringsnivåer och finansieringsinstrument för att unionens ekonomiska stöd ska kunna öka i effektivitet och genomslagskraft, privata investeringar uppmuntras, och de särskilda kraven för enskilda projekt tillgodoses.

(33) En förordning om riktlinjer för transeuropeiska nätverk inom telekommunikationsstruktur kommer att fastställa de kriterier enligt vilka projekt av gemensamt intresse kan få ekonomiskt stöd i enlighet med den här förordningen.

(34) Horisont 2020 – ramprogrammet för forskning och innovation ([1]) – kommer bland annat att inriktas på att ta itu med samhälleliga utmaningar (t.ex. genom smarta, miljövänliga, tillgängliga och integrerade transporter, säker, ren och effektiv energi, e-hälsa, förvaltning och hållbar utveckling) för att direkt möta de utmaningar som identifieras i Europa 2020-strategin genom stöd

([1]) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1291/2013 av den 11 december 2013 om inrättande av Horisont 2020 – ramprogrammet för forskning och innovation (2014–2020) och om upphävande av beslut nr 1982/2006/EG (EUT L 347, 20.12.2013, s. 104).

▼B

till verksamhet som täcker hela spektrumet från forskning till marknad. Horisont 2020 kommer att stödja alla stadier i innovationskedjan, särskilt verksamhet som ligger närmare marknaden, inbegripet innovativa finansieringsinstrument. För att unionens finansiering ska få större genomslagskraft och i syfte att säkerställa enhetlighet kommer FSE att samverka intensivt med Horisont 2020.

(35) I sitt meddelande av den 20 juli 2010 med titeln *Mot ett europeiskt område för trafiksäkerhet: politiska riktlinjer för trafiksäkerhet 2011–2020* lade kommissionen fast en ram för politiska åtgärder till förmån för en säker infrastruktur som en nyckelkomponent i arbetet med att minska antalet trafikoffer med 50 % fram till 2020. Därför är det viktigt att se till att ansökningar om unionsfinansiering via FSE är förenliga med de krav, rekommendationer och mål i fråga om säkerhet som fastställs i all tillämplig unionsrätt om trafiksäkerhet. Utvärderingen av FSE:s resultat bör beakta minskningen av antalet trafikoffer i unionen.

(36) Unionen och de flesta medlemsstater är parter i Förenta nationernas konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning, medan återstående medlemsstater är i färd med att ratificera den. I samband med genomförandet av relevanta projekt är det viktigt att tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning, som nämns i den konventionen, beaktas i specificeringen av projekten.

(37) Även om en betydande del av investeringarna inom ramen för Europa 2020-strategin kan ske via marknaden och reglering kan utmaningarna vid finansieringen kräva offentliga åtgärder och stöd från unionen i form av bidrag och innovativa finansieringsinstrument.

(38) För att optimera användningen av unionens budget bör bidragen främst gå till sådana projekt som får otillräcklig finansiering från den privata sektorn.

(39) Järnvägsprojekt bör inte undantas från rätten till bidrag enligt denna förordning för att de ger intäkter från obligatoriska avgifter enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU ([1]).

(40) Finanspolitiska åtgärder i många medlemsstater kommer att driva eller har redan drivit offentliga myndigheter till att ompröva sina program för investeringar i infrastruktur. I detta sammanhang har offentlig-privata partnerskap betraktats som en effektiv metod för att skapa infrastrukturprojekt som säkerställer att politiska mål uppfylls som exempelvis att bekämpa klimatförändringarna, främja alternativa energikällor samt energi- och resurseffektivitet,

([1]) Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU av den 21 november 2012 om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde (EUT L 343, 14.12.2012, s. 32).

▼B

främja hållbara transporter och bygga ut bredbandsnät. I sitt meddelande av den 19 november 2009 med titeln Främjande av privata och offentliga investeringar i syfte att bidra till en ekonomisk återhämtning och långsiktig strukturanpassning utveckling av offentlig-privata partnerskap åtog sig kommissionen att förbättra tillgången till finansiering för sådana partnerskap genom att utvidga tillämpningsområdet för befintliga finansieringsinstrument.

(41) I sitt meddelande av den 19 oktober 2010 med titeln *Översynen av EU:s budget* betonade kommissionen att normen bör vara att projekt som har en långsiktig kommersiell potential bör finansieras av unionen tillsammans med finans- och banksektorn, i synnerhet via Europeiska investeringsbanken och medlemsstaternas offentliga finansinstitut, men även via andra internationella finansinstitut och den privata finansiella sektorn, också på nationell och regional nivå.

(42) Finansieringsinstrument bör användas för att tillgodose specifika marknadsbehov i samband med insatser som har ett tydligt unionsmervärde och som är förenliga med FSE:s mål, och bör inte tränga undan privat finansiering. De bör förbättra hävstångseffekten i unionens budgetutgifter och uppnå en högre multiplikatoreffekt när det gäller att locka till sig privat finansiering. Detta är särskilt relevant mot bakgrund av svårigheterna att få tillgång till krediter, de ansträngda offentliga finanserna och behovet av att stödja Europas ekonomiska återhämtning. Kommissionen bör, innan den beslutar om att använda finansieringsinstrument, genomföra en förhandsutvärdering av det berörda instrumentet, vilket krävs enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EU, Euratom) nr 966/2012 ([1]).

(43) I Europa 2020-strategin åtar sig kommissionen att använda unionens finansieringsinstrument som en del av en konsekvent finansieringsstrategi där finansiering från unionen och nationell privat och offentlig finansiering för infrastruktur sammanförs. Detta bygger på principen att investeringssituationer som inte är optimala och brister på marknaden i många fall kan hanteras mer effektivt genom finansieringsinstrument än genom bidrag.

(44) FSE bör tillhandahålla finansieringsinstrument för att få privata investerare och finansinstitut att i stor omfattning delta i infrastrukturinvesteringar. För att vara tillräckligt attraktiva för den privata sektorn bör finansieringsinstrumenten utformas och genomföras med vederbörlig hänsyn till förenkling och minskning av den administrativa bördan, men bör även kunna svara mot identifierade finansieringsbehov på ett flexibelt sätt. Utformningen av dessa instrument bör bygga på erfarenheterna av genomförandet av finansieringsinstrumenten i den fleråriga budgetramen (2007–2013), t.ex. instrumentet för lånegarantier till projekt inom det transeuropeiska transportnätet, finansieringsinstrumentet för riskdelning, den europeiska 2020-fonden för energi, klimatförändringar och infrastruktur (*Margueritefonden*) och det riskdelningsinstrument för projektobligationer som Europa 2020-initiativet om projektobligationer utgör.

([1]) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 966/2012 av den 25 oktober 2012 om finansiella regler för unionens allmänna budget och om upphävande av rådets förordning (EG, Euratom) nr 1605/2002 (EUT L 298, 26.10.2012, s. 1).

▼B

(45) Potentialen hos innovativa finansieringsinstrument, såsom projektobligationer, att stödja finansieringen av transportinfrastruktur med ett europeiskt mervärde bör undersökas, i överensstämmelse med resultaten från förhandsutvärderingar och andra därmed förknippade utvärderingar, särskilt den oberoende utvärderingen 2015 av Europa 2020-initiativet om projektobligationer.

(46) För att optimera användningen av budgetmedel som anslagits till FSE bör kommissionen säkerställa kontinuitet i alla finansieringsinstrument som inrättats enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 680/2007 ([1]) och det riskdelningsinstrument för projektobligationer som inrättats enligt Europaparlamentets och rådets beslut nr 1639/2006/EG ([2]) inom deras påföljande skuld- och egetkapitalfinansieringsinstrument i enlighet med den här förordningen, på grundval av en förhandsutvärdering, såsom föreskrivs iEuropaparlamentets och rådets förordning (EU, Euratom) nr 966/2012.

(47) När den effektivaste formen av finansiellt stöd ska väljas bör vederbörlig hänsyn tas till sektors- och projektspecifika egenskaper i de stödberättigade projekten. För att möjliggöra den effektivaste användningen av unionens budget och öka multiplikatoreffekten i unionens finansiella stöd när det gäller energisektorn bör kommissionen, i största möjliga omfattning och med förbehåll för marknadsintroduktion, sträva efter att när så är lämpligt prioritera användningen av finansieringsinstrument, samtidigt som den respekterar taket för användning av finansieringsinstrument i enlighet med denna förordning. Ansvariga för energiprojekt bör uppmanas att undersöka möjligheten att använda finansieringsinstrument innan de ansöker om bidrag för bygg- och anläggningsarbeten. I detta avseende bör kommissionen ge lämpligt stöd för att maximera användningen av finansieringsinstrument.

(48) Projekt av gemensamt intresse som avser el, gas och koldioxid bör vara berättigade till finansiellt stöd från unionen för studier och, under vissa villkor, för bygg- och anläggningsarbeten i form av bidrag eller i form av innovativa finansieringsinstrument. På så vis kan skräddarsytt stöd erbjudas sådana projekt av gemensamt intresse som inte är bärkraftiga enligt det befintliga regelverket och under rådande marknadsvillkor. På energiområdet är det viktigt att all snedvridning av konkurrensen undviks, framför allt mellan projekt som bidrar till förverkligandet av en och samma prioriterade unionskorridor. Sådant finansiellt stöd bör skapa nödvändiga synergier med de europeiska struktur- och investeringsfonderna, som kommer att finansiera smarta energiöverföringsnät av lokal eller regional betydelse. Vid investeringar i projekt av gemensamt intresse bör en lösningsmodell med tre etapper användas. För det första bör investeringar från marknaden prioriteras. För det andra, om inga investeringar kan uppbådas från marknaden, bör regleringslösningar undersökas, och vid behov bör gällande bestämmelser anpassas och det bör säkerställas

([1]) Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 680/2007 av den 20 juni 2007 om allmänna regler för gemenskapens finansiella stöd på området transeuropeiska nät på transportområdet och energiområdet (EUT L 162, 22.6.2007, s. 1).

([2]) Europaparlamentets och rådets beslut nr 1639/2006/EG av den 24 oktober 2006 om att upprätta ett ramprogram för konkurrenskraft och innovation (2007–2013) (EUT L 310, 9.11.2006, s. 15).

▼B

att gällande bestämmelser tillämpas korrekt. För det tredje, om det inte räcker med de första två etapperna för att få fram nödvändiga investeringar i projekt av gemensamt intresse kan det bli aktuellt med finansiellt stöd från unionen, om projekt av gemensamt intresse uppfyller gällande kriterier för stödberättigande.

(49) Enligt artikel 14 i förordning (EU) nr 347/2013 är alla projekt av gemensamt intresse inom de kategorier som anges i bilaga II.1, II.2 och II.4 till den förordningen berättigade till finansiellt stöd från unionen i form av bidrag till studier och finansieringsinstrument. Bidrag för bygg- och anläggningsarbeten får användas för åtgärder som bidrar till sådana projekt av allmänt intresse som, i enlighet med artikel 14 i förordning (EU) nr 347/2013, visar särskilt betydande positiva externa effekter och som inte är kommersiellt bärkraftiga, enligt projektets affärsplan och andra bedömningar som gjorts, särskilt av potentiella investerare, långivare eller nationella tillsynsmyndigheter.

(50) För att säkerställa sektorsvis diversifiering av stödmottagare som omfattas av finansieringsinstrument och uppmuntra till gradvis geografisk diversifiering inom medlemsstaterna, och med särskild hänsyn tagen till de medlemsstater som är berättigade till stöd från Sammanhållningsfonden, bör kommissionen i partnerskap med Europeiska investeringsbanken, genom gemensamma initiativ som t.ex. europeiska expertcentrumet för offentligprivata partnerskap (Epec) och gemensamt stöd till projekt i de europeiska regionerna (Jaspers), ge stöd till medlemsstaterna för utveckling av lämpliga projekt som kan komma i fråga för projektfinansiering.

(51) Finansieringsinstrumenten enligt den här förordningen bör återspegla bestämmelserna i avdelning VIII i förordning (EU, Euratom) nr 966/2012 och i kommissionens delegerade förordning (EU) nr 1268/2012 ([1]) och vara förenliga med de regler om bästa praxis som gäller för finansieringsinstrument.

(52) När det gäller villkoren för finansieringsinstrumenten kan det vara nödvändigt att lägga till ytterligare krav i arbetsprogrammen, t.ex. för att säkerställa konkurrensutsatta marknader med tanke på utvecklingen av unionens politik, teknisk utveckling och andra faktorer som kan bli relevanta.

(53) Flerårig programplanering för stöd från FSE bör inriktas på att stödja unionens prioriteringar genom att säkerställa nödvändiga ekonomiska resurser och konsekvens, öppenhet och kontinuitet i unionens och medlemsstaternas gemensamma insatser. För förslag som lämnas in till följd av genomförandet av det första fleråriga arbetsprogrammet inom transportsektorn bör stödberättigandet för kostnader löpa från och med den 1 januari 2014 i syfte att säkerställa kontinuiteten inom projekt som redan omfattas av förordning (EG) nr 680/2007.

([1]) Kommissionens delegerade förordning (EU) nr 1268/2012 av den 29 oktober 2012 om tillämpningsföreskrifter för Europaparlamentets och rådets förordning (EU, Euratom) nr 966/2012 om finansiella regler för unionens allmänna budget (EUT L 362, 31.12.2012, s. 1)

▼B

(54) På grund av den stora budget som behövs för att genomföra vissa infrastrukturprojekt bör det föreskrivas en möjlighet att dela upp budgetåtaganden, som avser finansiellt stöd till vissa åtgärder, i årliga delutbetalningar.

(55) Med tanke på de resurser som finns på unionsnivå måste de projekt som ger störst unionsmervärde sättas i fokus för att önskad effekt ska kunna uppnås. Stödet bör därför inriktas på stomnätet och på projekt av gemensamt intresse inom området trafikstyrningssystem, särskilt de system för flygledningstjänst som härstammar från den nya generationen av det europeiska systemet för flygledningstjänsten (Sesar-systemet) och som kräver budgetmedel från unionen på omkring 3 000 miljoner EUR, samt det intelligenta transportsystemet (ITS), övervaknings- och informationssystemet för sjötrafik (VTMIS), flodinformationstjänsten (RIS) och det europeiska trafikstyrningssystemet för tåg (ERTMS). I energisektorn bör det finansiella stödet inriktas på att fullborda den inre energimarknaden, trygga energiförsörjningen, främja hållbarhet, bland annat genom att trygga överföringen av förnybar el från produktionsplatsen till efterfråge- och lagringscentrum och locka till sig offentliga och privata investerare. I telekommunikationssektorn bör det finansiella stödet främst gå till projekt som kommer att skapa efterfrågan på bredband, inklusive inrättandet av en europeisk infrastruktur för digitala tjänster, som i sin tur bör stimulera till investeringar i utbyggnad av bredbandsnäten.

(56) I energisektorn bör budgeten i första hand anslås i form av finansieringsinstrument, med förbehåll för marknadsintroduktionen. Projekt av gemensamt intresse i telekommunikationssektorn bör vara berättigat till finansiellt stöd från unionen i form av bidrag och upphandling för plattformar för bastjänster och generiska tjänster och horisontella åtgärder. Åtgärder för bredbandsutbyggnad, inklusive åtgärder som skapar efterfrågan på bredband, bör berättiga till unionens finansiella stöd i form av finansieringsinstrument.

(57) Enligt den analys som gjordes i konsekvensbedömningen för förordning (EU) nr 347/2013 uppskattas antalet projekt av gemensamt intresse som tillför mest till genomförandet av de strategiska prioriteringarna för korridorer och områden för energiinfrastruktur uppgå till ungefär 100 på området för elektricitet och 50 på området för gas. Med tanke på att Europas energisystem under de kommande två decennierna förväntas domineras av el, beräknas stödet till elprojekt av gemensamt intresse komma att kräva huvuddelen av finansieringsramen för energi inom FSE. Även om denna beräkning ändras när mer information blir tillgänglig, och med tanke på behovet av att säkerställa efterlevnaden av förordning (EU) nr 347/2013, bör kommissionen ta elektricitetsprojekt under vederbörligt övervägande, med målet att göra huvuddelen av det finansiella stödet tillgängligt för dessa projekt under perioden 2014–2020, med förbehåll för marknadsintroduktionen,

▼B

kvaliteten och utvecklingsgraden i de föreslagna åtgärderna och deras finansieringskrav. Detta mål ska inte påverka eventuell omfördelning av tillgänglig finansiering för energiprojekt.

(58) Utvärderingar efter halva tiden och i efterhand bör göras av kommissionen och delges Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén och Regionkommittén i syfte att bedöma finansieringens effektivitet och ändamålsenlighet och dess inverkan på FSE:s övergripande mål och Europa 2020-strategins prioriteringar. Kommissionen bör offentliggöra uppgifterna om specifika projekt inom ramen för FSE. Denna information bör uppdateras årligen.

(59) Vad gäller transport och energi har, på grundval av de sektorsspecifika riktlinjer som fastställs i förordning (EU) nr 1315/2013 och i förordning (EU) nr 347/2013, en förteckning över projekt, prioriterade korridorer och områden för vilka den här förordningen ska gälla tagits fram och bör inkluderas i en bilaga till den här förordningen. I syfte att ta hänsyn till eventuella ändringar av politiska prioriteringar och teknisk förmåga, samt trafikflöden, bör, i fråga om transport, befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget) delegeras till kommissionen när det gäller att anta ändringar i del I i bilaga I och att ange detaljerna för de finansieringsprioriteringar för stödberättigade åtgärder enligt artikel 7.2 som ska avspeglas i arbetsprogrammen.

(60) I syfte att beakta den faktiska efterfrågan på finansiering inom ramen för de specifika transportmålen och genomföra resultaten från halvtidsutvärderingen, om det visar sig nödvändigt att avvika från anslaget för ett specifikt transportmål som fastställs i del VI i bilaga I till den här förordningen med mer än 5 procentenheter, bör befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i EUF-fördraget delegeras till kommissionen, med avseende på att ändra de vägledande procentsatserna för vart och ett av de specifika transportmålen. De vägledande anslagen för specifika transportmål utgör inget hinder för att beloppet 11 305 500 000 EUR som överförts från Sammanhållningsfonden helt och hållet används för projekt för genomförande av stomnätet eller för projekt och övergripande prioriteringar som fastställs i del I i bilaga I till denna förordning.

(61) I syfte att återspegla slutsatserna från genomförandet av FSE, inbegripet slutsatserna i halvtidsutvärderingen, bör befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i EUF-fördraget delegeras till kommissionen med avseende på att ändra förteckningen över allmänna riktlinjer som ska beaktas när tilldelningskriterier fastställs.

▼B

(62) När kommissionen antar delegerade akter enligt denna förordning är det av särskild betydelse att den genomför lämpliga samråd under sitt förberedande arbete, inklusive på expertnivå. När kommissionen förbereder och utarbetar delegerade akter, bör den se till att relevanta handlingar översänds samtidigt till Europaparlamentet och rådet och att detta sker så snabbt som möjligt och på lämpligt sätt.

(63) För att säkerställa enhetliga villkor för genomförandet av denna förordning bör kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter när det gäller fleråriga och årliga arbetsprogram. Dessa befogenheter bör utövas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 ([1]).

(64) Unionens ekonomiska intressen bör skyddas genom proportionella åtgärder under hela utgiftscykeln, inbegripet förebyggande, upptäckt och utredning av oriktigheter, krav på återbetalning av belopp som förlorats, betalats ut på felaktiga grunder eller använts felaktigt och, i förekommande fall, tillämpning av påföljder i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU, Euratom) nr 966/2012. Europaparlamentet bör hållas underrättat om alla sådana åtgärder.

(65) För att säkerställa bred och rättvis konkurrens för projekt som får stöd från FSE bör kontraktsformen stämma överens med projektmålen och omständigheterna kring projektet. Kontraktsvillkoren bör utarbetas så att de risker som kontraktet är förenat med fördelas rättvist, för att kostnadseffektiviteten ska bli maximal och för att kontraktet ska genomföras så verkningsfullt som möjligt. Denna princip bör gälla oavsett om en nationell eller en internationell kontraktsmodell används.

(66) Vissa infrastrukturprojekt av gemensamt intresse kan behöva anslutas till och passera igenom grann-, föranslutnings- och andra tredjeländer. Genom FSE bör förenklade metoder erbjudas för anslutning och finansiering av dessa infrastrukturer i syfte att säkerställa enhetlighet mellan interna och externa instrument i unionens budget.

(67) När tredjeländer och enheter som är etablerade i tredjeländer deltar i åtgärder som bidrar till projekt av gemensamt intresse, bör bidrag vara tillgängliga endast om det är osannolikt att åtgärden får tillräckligt med stöd genom andra former av finansiellt stöd inom ramen för FSE eller andra unionsprogram.

(68) Den allmänna riktlinjen för hur kommissionen ska beakta de samhällmässiga, klimatmässiga och miljömässiga konsekvenserna, som anges i del V i bilaga I till den här förordningen, bör inte tillämpas på området för energi, i enlighet med den strategi som fastlagts i artikel 4.4 i förordning (EU) nr 347/2013.

([1]) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 av den 16 februari 2011 om fastställande av allmänna regler och principer för medlemsstaternas kontroll av kommissionens utövande av sina genomförandebefogenheter (EUT L 55, 28.2.2011, s. 13).

▼B

(69) I telekommunikationssektorn bör den allmänna riktlinjen för beaktande av unionsstödets stimulerande effekt på offentliga och privata investeringar endast tillämpas på sådana digitala serviceinfrastrukturer som har som mål att åstadkomma ytterligare investeringar.

(70) Den allmänna riktlinjen för beaktande av den gränsöverskridande dimensionen bör inte tillämpas i samband med bredbandsnät eftersom alla investeringar i bredband, inbegripet sådana som har genomförts inom medlemsstaternas gränser, kommer att främja konnektiviteten i de transeuropeiska telekommunikationsnätverken.

(71) Deltagandet av Efta-länder som är parter i avtalet om Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES-avtalet) i FSE bör ske i enlighet med villkoren i EES-avtalet. I detta syfte bör varje sektor som omfattas av denna förordning betraktas som ett separat program. Efta-ländernas deltagande i FSE bör föreskrivas särskilt på området för telekommunikation.

(72) För att projekt av gemensamt intresse i tredjeländer ska vara stödberättigade enligt denna förordning bör, när det gäller transport, de vägledande kartorna i bilaga III till förordning (EU) nr 1315/2013 gälla. I tredjeländer för vilka den förordningen inte innehåller vägledande kartor bör projekt av gemensamt intresse vara stödberättigade om det finns ett pågående ömsesidigt samarbete i syfte att nå en överenskommelse om sådana vägledande kartor.

(73) Eftersom målen för denna förordning, nämligen de transeuropeiska transportnätens samordning, utbyggnad och finansiering, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna och de därför, på grund av behovet av samordning av målen i fråga bättre kan uppnås på unionsnivå, kan unionen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget om Europeiska unionen. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går denna förordning inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå dessa mål.

(74) Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 680/2007 och (EG) nr 67/2010 ([1]) bör av tydlighetsskäl upphävas.

(75) Denna förordning bör träda i kraft dagen efter det att den offentliggörs i *Europeiska unionen officiella tidning*, så att det blir möjligt att i tid anta de delegerade akter och genomförandeakter som föreskrivs i denna förordning.

([1]) Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 67/2010 av den 30 november 2009 om allmänna regler för gemenskapens finansiella stöd på området för transeuropeiska nät (EUT L 27, 30.1.2010).

▼B

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

AVDELNING I

GEMENSAMMA BESTÄMMELSER

KAPITEL I

Fonden för ett sammanlänkat europa

Artikel 1

Syfte

Genom denna förordning inrättas Fonden för ett sammanlänkat Europa (FSE) som fastställer villkor, metoder och förfaranden för tillhandahållande av finansiellt stöd från unionen till transeuropeiska nät i syfte att främja projekt av gemensamt intresse inom sektorerna för transport-, telekommunikations- och energi infrastruktur och utnyttja potentiella synergieffekter mellan dessa sektorer. Den fastställer också fördelningen av de resurser som ska göras tillgängliga inom den fleråriga budgetramen för åren 2014–2020.

Artikel 2

Definitioner

I denna förordning gäller följande definitioner:

1. projekt av gemensamt intresse: projekt som fastställs i förordning (EU) nr 1315/2013, förordning (EU) nr 347/2013 eller i en relevant förordning om riktlinjer för transeuropeiska nät på området för telekommunikationsinfrastruktur.

2. gränsöverskridande sträcka: den sträcka, inom transportsektorn, som säkerställer kontinuiteten hos ett projekt av gemensamt intresse mellan de mest närliggande urbana knutpunkterna på vardera sidan om gränsen mellan två medlemsstater, eller mellan en medlemsstat och ett grannland.

3. grannland: ett land som omfattas av den europeiska grannskapspolitiken, inbegripet det strategiska partnerskapet, utvidgningspolitiken, Europeiska ekonomiska samarbetsområdet, ochr Europeiska frihandelssammanslutningen (Efta).

4. tredjeland: alla grannländer och andra länder som unionen kan samarbeta med för att uppnå målen för denna förordning.

5. bygg- och anläggningsarbeten: inköp, leverans och installation av komponenter, system och tjänster inbegripet programvara, utvecklings-, bygg- och anläggningsverksamhet i samband med ett projekt, slutbesiktning av anläggningarna samt igångsättning av ett projekt.

▼B

6. studier: åtgärder som krävs för att förbereda genomförandet av ett projekt, såsom förstudier, kartläggningsstudier, genomförbarhetsstudier, utvärderingsstudier, prov- och valideringsstudier inbegripet i programvaruform, samt annat tekniskt stöd, inklusive förberedande åtgärder för att definiera och utveckla ett projekt och fatta beslut om finansiering av projektet, som exempelvis rekognoscering på plats och förberedelse av finansieringsarrangemang.

7. åtgärder för programstöd: på FSE-nivå, alla kompletterande åtgärder som krävs för dess genomförande och för genomförandet av de individuella sektorsspecifika riktlinjerna, t.ex. tjänster, särskilt tillhandahållande av tekniskt stöd, bland annat för användningen av finansieringsinstrument, samt förberedelser, verksamhet avseende genomförbarhet, samordning, övervakning, samråd med berörda aktörer, kontroll, revision och utvärdering som direkt krävs för förvaltningen av FSE och för att dess mål ska kunna uppnås. Åtgärder för programstöd inbegriper studier, sammanträden, kartläggning av infrastruktur, information, spridningsverksamhet, åtgärder för kommunikation och för att öka medvetenheten, utgifter knutna till it-verktyg och nät för informationsutbyte om FSE samt alla andra utgifter som kommissionen ådrar sig för tekniskt och ömsesidigt stöd och som krävs för förvaltningen av FSE eller genomförandet av individuella sektorsspecifika riktlinjer. Åtgärder för programstöd omfattar även verksamhet som krävs för att underlätta förberedelserna för projekt av allmänt intresse särskilt i medlemsstater som är berättigade till stöd från Sammanhållningsfonden, i syfte att erhålla finansiering enligt denna förordning eller på finansmarknaden. Åtgärder för programstöd ska i förekommande fall också omfatta täckandet av kostnaderna för det genomförandeorgan som av kommissionen har fått uppdraget att genomföra specifika delar av FSE (nedan kallat *genomförandeorganet*).

8. åtgärd: verksamhet som har identifierats som ekonomiskt och tekniskt oberoende, som har en fast tidsram och som krävs för att genomföra ett projekt av gemensamt intresse.

9. stödberättigande kostnader: samma betydelse som i förordning (EU, Euratom) nr 966/2012.

10. stödmottagare: en medlemsstat, en internationell organisation eller ett offentligt eller privat företag eller organ som har valts ut för finansiellt stöd från unionen enligt denna förordning och i enlighet med den ordning som fastställs i det relevanta arbetsprogram som avses i artikel 17.

11. verkställande organ: offentligt eller privat företag eller organ som utsetts av en stödmottagare, där stödmottagaren är en medlemsstat eller en internationell organisation, för att genomföra åtgärden i fråga. En sådan utnämning ska beslutas av stödmottagaren på eget ansvar och, om det kräver att ett offentligt kontrakt tilldelas, i enlighet med unionens och medlemsstaternas gällande bestämmelser för offentlig upphandling.

12. övergripande nät: transportinfrastruktur som fastställts i enlighet med kapitel II i förordning (EU) nr 1315/2013.

▼B

13. stomnät: transportinfrastruktur som fastställs i enlighet med kapitel III i förordning (EU) nr 1315/2013.

14. stomnätskorridor: instrument för att underlätta ett samordnat genomförande av stomnätet i enlighet med kapitel IV i förordning (EU) nr 1315/2013 vilka förtecknas i del I i bilagan till denna förordning.

15. flaskhals: i transportsektorn, fysiska, tekniska eller funktionella hinder som leder till systemavbrott som påverkar kontinuiteten i flöden över stora avstånd eller gränsöverskridande flöden och som kan avhjälpas genom att ny infrastruktur skapas eller befintlig infrastruktur i grunden uppgraderas, vilket skulle kunna leda till avsevärda förbättringar som kan lösa problemet med flaskhalsar.

16. prioritering: prioriterad korridor för elektricitet, prioriterad korridorer för gas eller prioriterade tematiska områden i enlighet med bilaga I till förordning (EU) nr 347/2013.

17. telematiktillämpningar: tillämpningar enligt definitionen i förordning (EU) nr 1315/2013.

18. energiinfrastruktur: infrastruktur enligt definitionen i förordning (EU) nr 347/2013.

19. synergieffekter mellan sektorer: en situation där det i minst två av transport-, telekommunikations- och energisektorerna vidtas likartade eller kompletterande åtgärder, vilket gör det möjligt att optimera kostnaderna eller resultaten genom gemensamt utnyttjande av finansiella, tekniska eller mänskliga resurser.

20. isolerat nät: en medlemsstats järnvägsnät eller en del av det, enligt definitionen i förordning (EU) nr 1315/2013.

Artikel 3

Allmänna mål

FSE ska göra det möjligt att förbereda och genomföra projekt av gemensamt intresse inom ramen för strategin för de transeuropeiska näten inom transport-, telekommunikations- och energisektorerna. FSE ska särskilt stödja genomförandet av sådana projekt av gemensamt intresse som syftar till utveckling och konstruktion av nya infrastrukturer och tjänster eller till modernisering av befintliga infrastrukturer och tjänster inom transport-, telekommunikations- och energisektorerna. Inom transportsektorn ska den prioritera felande länkar. FSE ska också bidra till att stödja projekt som har ett europeiskt mervärde och stor samhällsnytta och som inte får tillräcklig finansiering från marknaden. Följande allmänna mål ska gälla för transport-, telekommunikations- och energisektorerna:

a) Att bidra till smart och hållbar tillväxt för alla i enlighet med Europa 2020-strategin, genom utveckling av moderna transeuropeiska nät med hög prestanda som tar hänsyn till förväntade framtida trafikflöden, och därigenom skapa fördelar för hela unionen i fråga

▼B

om förbättrad konkurrenskraft på den globala marknaden och ekonomisk, social och territoriell sammanhållning på den inre marknaden och skapa en miljö som är mer gynnsam för privata, offentliga och offentlig-privata investeringar genom en kombination av finansieringsinstrument och direktstöd från unionen, där projekt kan dra nytta av en sådan kombination av instrument och genom ett lämpligt utnyttjande av synergier mellan sektorerna.

Hur detta mål uppnås ska bedömas utifrån omfattningen av privata, offentliga och offentlig-privata partnerskaps investeringar i projekt av gemensamt intresse, och särskilt omfattningen av privata investeringar i projekt av gemensamt intresse som uppnås genom finansieringsinstrumenten enligt denna förordning. Särskilt fokus ska ligga på en effektiv användning av offentliga investeringar.

b) Att göra det möjligt för unionen att uppnå sina mål för hållbar utveckling, bland annat att minska utsläppen av växthusgaser med minst 20 % jämfört med 1990 års nivåer, öka energieffektiviteten med 20 %, och öka andelen förnybar energi till 20 % senast 2020, för att på så vis bidra till unionens mellan- och långfristiga mål om minskade koldioxidutsläpp och samtidigt öka solidariteten mellan medlemsstaterna.

Artikel 4

Sektorsspecifika mål

1. Utan att det påverkar de allmänna mål som anges i artikel 3 ska FSE bidra till att följande specifika sektorsmål uppnås som avses i punkterna 2,3 och 4 i den här artikeln.

2. I transportsektorn ska FSE stödja projekt av gemensamt intresse, som identifieras i artikel 7.2 i förordning (EU) nr 1315/2013, som syftar till att uppnå de mål som anges nedan, såsom närmare anges i artikel 4 i den förordningen.

a) Att undanröja flaskhalsar, förstärka järnvägens driftskompatibilitet, komplettera felande länkar, och, i synnerhet, förbättra gränsöverskridande sträckor. Hur detta mål uppnås ska bedömas utifrån

i) antalet nya eller förbättrade gränsöverskridande förbindelser,

ii) antalet järnvägskilometer som har anpassats till den europeiska standarden för nominell spårvidd och utrustats med ERTMS,

iii) antalet undanröjda flaskhalsar och sträckor med ökad kapacitet på transportvägar för alla transportslag som har mottagit finansiering från FSE,

iv) längden på nätet av inre vattenvägar efter klass i unionen, och

v) längden på det järnvägsnät i unionensom uppgraderats enligt de krav som fastställs i artikel 39.2 i förordning (EU) nr 1315/2013.

▼B

b) Att säkerställa hållbara och effektiva transportsystem på lång sikt, i syfte att förbereda för förväntade framtida transportflöden och möjliggöra minskade utsläpp av koldioxid för alla transportslag genom omställning till innovativa, koldioxidsnåla och energieffektiva transporttekniker, samtidigt som säkerheten optimeras. Hur detta mål uppnås ska bedömas utifrån

i) antalet leveransställen för alternativa bränslen för fordon som använder stomnätet för TEN-T för vägtransport i unionen,

ii) antalet inlands- och kusthamnar i stomnätet för TEN-T som har utrustats med leveransställen för alternativa bränslen i unionen, och

iii) minskningen av olyckor på vägnätet i unionen.

c) Att optimera integrering och sammanlänkning av transportslag och förbättra transporttjänsternas driftskompatibilitet, och samtidigt säkerställa tillgängligheten i transportinfrastrukturerna. Hur detta mål uppnås ska bedömas utifrån

i) antalet multimodala logistikplattformar, inbegripet inlands- och kusthamnar och flygplatser med anslutning till järnvägsnätet

ii) antalet förbättrade järnvägs-/vägterminaler, och antalet förbättrade eller nya förbindelser mellan hamnar genom sjömotorvägar,

iii) antalet kilometer inre vattenvägar som har försetts med RIS, och

iv) utnyttjandet av Sesar-systemet, VTMIS och ITS för vägsektorn,

De indikatorer som avses i denna punkt ska inte gälla för medlemsstater som inte har något järnvägsnät eller nät av inre vattenvägar, beroende på vad som är lämpligt.

Dessa indikatorer ska inte utgöra urvalskriterier eller kriterier för berättigande till stöd för åtgärder från FSE.

Vägledande procentsatser som avspeglar storleken på de sammanlagda budgetmedel som avses i artikel 5.1 a som ska fördelas till vart och ett av de tre specifika transportmålen fastställs i del IV i bilaga I till denna förordning. Kommissionen får inte avvika från dessa vägledande procentsatser med mer än 5 procentenheter.

3. I energisektorn ska FSE stödja projekt av gemensamt intresse med ett eller flera av de mål som anges nedan:

a) Att öka konkurrenskraften genom att främja fortsatt integrering av den inre marknaden för energi och driftskompatibilitet för el- och gasnät över gränserna. Hur detta mål uppnås ska bedömas i efterhand utifrån

▼B

i) antalet projekt som effektivt kopplar samman medlemsstaternas nät och undanröjer interna hinder,

ii) minskningen eller elimineringen av medlemsstaternas energiisolering,

iii) procentandelen gränsöverskridande överförd elkraft jämfört med den installerade elproduktionskapaciteten i de relevanta medlemsstaterna,

iv) priskonvergensen på gas- och elmarknaderna i de berörda medlemsstaterna, samt

v) procentandelen av den högsta efterfrågetoppen i de två berörda medlemsstaterna som täcks av gassammanlänkningar med reversibelt flöde.

b) Att öka unionens energiförsörjningstrygghet.

Hur detta mål uppnås ska bedömas i efterhand utifrån

i) antalet projekt som möjliggör diversifiering av försörjningskällor och försörjer motparter och försörjningsvägar,

ii) antalet projekt som ökar lagringskapaciteten,

iii) systemets motståndskraft, med beaktande av antalet försörjningsavbrott och deras längd,

iv) hur stor minskning av förnybar energi som kunnat undvikas,

v) sammanlänkningarna av isolerade marknader med mer diversifierade försörjningskällor,

vi) den optimala användningen av energiinfrastrukturtillgångar.

c) Att bidra till hållbar utveckling och miljöskydd, bl.a. genom integreringen av energi från förnybara energikällor i överföringsnätet, och genom utvecklingen av smarta energinät och koldioxidnät.

Hur detta mål uppnås ska bedömas i efterhand utifrån

i) hur stor mängd förnybar el som överförts från produktion till större centrum för förbrukning och lagringsplatser,

ii) hur stor minskning av förnybar energi som kunnat undvikas,

iii) antalet utbyggda projekt för smarta nät som har fått stöd från FSE och det tillgodoseende av efterfrågan de möjliggjort,

iv) hur stor mängd koldioxidutsläpp som förhindrats genom de projekt som erhållit stöd genom FSE.

▼B

De indikatorer som avses i denna punkt som används för bedömningen i efterhand av hur dessa mål uppnåtts ska inte utgöra urvalskriterier eller kriterier för berättigande till stöd för åtgärder från FSE.

Villkoren för berättigande till finansiellt stöd från unionen för projekt av gemensamt intresse anges i artikel 14 i förordning (EU) nr 347/2013, medan urvalskriterierna för projekt av gemensamt intresse anges i artikel 4 i den förordningen.

4. I telekommunikationssektorn ska FSE stödja åtgärder som syftar till att uppnå de mål som anges i en förordning om riktlinjer för transeuropeiska nät på området för telekommunikationsinfrastruktur.

Artikel 5

Budget

▼M2

1. Finansieringsramen för genomförandet av FSE för perioden 2014–2020 fastställs till 30 442 259 000 EUR i löpande priser. Detta belopp ska fördelas enligt följande:

a) Transportsektorn: 24 050 582 000 EUR, varav 11 305 500 000 EUR ska överföras från Sammanhållningsfonden för användning i enlighet med den här förordningen uteslutande i de medlemsstater som är godtagbara för stöd från Sammanhållningsfonden.

b) Telekommunikationssektorn: 1 041 602 000 EUR.

c) Energisektorn: 5 350 075 000 EUR.

Dessa belopp ska inte påverka tillämpningen av den flexibilitetsmekanism som föreskrivs i rådets förordning (EU, Euratom) nr 1311/2013 ([1]).

▼B

2. Finansieringsramen för genomförandet av FSE ska omfatta utgifter för

a) åtgärder som bidrar till projekt av gemensamt intresse och åtgärder för programstöd, i enlighet med artikel 7,

b) åtgärder för programstöd som är nödvändiga för övergången mellan FSE och de åtgärder som antagits enligt förordning (EG) nr 680/2007, upp till 1 % av finansieringsramen; kostnaderna för genomförandeorganet ska omfattas av detta tak.

([1]) Rådets förordning (EU, Euratom) nr 1311/2013 av den 2 december 2013 om den fleråriga budgetramen för 2014–20 (EUT L 347, 20.12.2013, s. 884).

▼B

3. Efter den halvtidsutvärdering som avses i artikel 27.1 får Europaparlamentet och rådet efter förslag från kommissionen överföra medel mellan transport-, telekommunikations- och energisektorerna från de anslag som avses i punkt 1, med undantag för beloppet 11 305 500 000 EUR som ska överföras från Sammanhållningsfonden för finansiering av projekt inom transportsektorn i medlemsstater som är berättigade till stöd från Sammanhållningsfonden.

4. De årliga anslagen ska beviljas av Europaparlamentet och rådet inom gränserna för den fleråriga budgetramen för 2014–2020.

KAPITEL II

Finansieringsformer och finansiella bestämmelser

Artikel 6

Typer av finansiellt stöd

1. FSE ska genomföras med en eller flera av de typer av finansiellt stöd som anges i förordning (EU, Euratom) nr 966/2012, framför allt bidrag, upphandlingar och finansieringsinstrument.

2. Med avseende på tillämpningen av den här förordningen ska formerna för finansiellt stöd, i synnerhet bidrag, upphandlingar och finansieringsinstrument, fastställas i de arbetsprogram som avses i artikel 17.

3. Kommissionen får, efter en föregående kostnads-nyttoanalys, anförtro delar av genomförandet av FSE till de organ som avses i artiklarna 58.1 a och 62 i förordning (EU, Euratom) nr 966/2012, och särskilt till genomförandeorganet, i syfte att uppnå en optimal och effektiv förvaltning av FSE i transport-, telekommunikations- och energisektorerna. Kommissionen får även anförtro delar av genomförandet av FSE till de organ som avses i artikel 58.1 c i förordning (EU, Euratom) nr 966/2012.

Artikel 7

Stödberättigande och villkor för finansiellt stöd

1. Endast åtgärder som bidrar till projekt av gemensamt intresse i enlighet med förordningarna (EU) nr 1315/2013 och (EU) nr 347/2013 och en förordning om riktlinjer för transeuropeiska nät på området för telekommunikationsinfrastruktur, samt åtgärder för programstöd, ska berättiga till finansiellt stöd från unionen i form av bidrag, upphandling och finansieringsinstrument.

2. Inom transportsektorn ska endast åtgärder som bidrar till projekt av gemensamt intresse enligt förordning (EU) nr 1315/2013 samt åtgärder för programstöd berättiga till finansiellt stöd från unionen i form av upphandling och finansieringsinstrument enligt denna förordning. Endast följande ska vara berättigade till finansiellt stöd från unionen i form av bidrag enligt denna förordning:

▼B

a) Åtgärder för genomförande av stomnätet i enlighet med kapitel III i förordning (EU) nr 1315/2013, inbegripet införande av ny teknik och innovation i enlighet med artikel 33 i den förordningen och projekt och horisontella prioriteringar som fastställs i del I i bilagan till den här förordningen.

b) Åtgärder för genomförande av det övergripande nätet i enlighet med kapitel II i förordning (EU) nr 1315/2013 när sådana åtgärder bidrar till att överbrygga felande länkar, underlätta gränsöverskridande trafikflöden eller undanröja av flaskhalsar och när dessa åtgärder också bidrar till utvecklingen av stomnätet eller kopplar samman stomnätskorridorer eller när sådana åtgärder bidrar till utvecklandet av det europeiska tågledningssystemet ERTMS på godskorridorernas huvudlinjer enligt definitionen i bilagan till förordning (EU) nr 913/2010, till ett tak av 5 % av finansieringsramen för transport i enlighet med artikel 5 i denna förordning

c) Studier för projekt av allmänt intresse enligt definitionen i artikel 8.1 b och c i förordning (EU) nr 1315/2013.

d) Studier för prioriterade gränsöverskridande projekt som definieras i bilaga III till Europaparlamentets och rådets beslut nr 661/2010/EU ([1]).

e) Åtgärder till stöd för projekt av gemensamt intresse enligt definitionen i artikel 8.1 a, d och e i förordning (EU) nr 1315/2013.

f) Åtgärder för genomförande av en transportinfrastruktur i knutpunkter i stomnätet, inklusive urbana knutpunkter, som definieras i artikel 41 i förordning (EU) nr 1315/2013.

g) Åtgärder till stöd för system för telematiktillämpningar i enlighet med artikel 31 i förordning (EU) nr 1315/2013.

h) Åtgärder till stöd för godstransporttjänster i enlighet med artikel 32 i förordning (EU) nr 1315/2013.

i) Åtgärder för att minska bullret från godstransporter på järnväg, bland annat genom eftermodifiering av befintlig rullande materiel, i samarbete med bland annat järnvägsindustrin.

j) Åtgärder för programstöd.

k) Åtgärder för genomförande av en säker och trygg infrastruktur i enlighet med artikel 34 i förordning (EU) nr 1315/2013.

l) Åtgärder till stöd för sjömotorvägar i enlighet med artikel 21 i förordning (EU) nr 1315/2013.

Åtgärder på transportområdet som berör en gränsöverskridande sträcka eller en del av en sådan sträcka ska berättiga till finansiellt stöd från unionen endast om det finns ett skriftligt avtal mellan de berörda medlemsstaterna eller mellan berörda medlemsstater och tredjeländer avseende färdigställande av den gränsöverskridande sträckan.

([1]) Europaparlamentets och rådets beslut nr 661/2010/EU av den 7 juli 2010 om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet (EUT L 204, 5.8.2010, s. 1).

▼B

3. Alla åtgärder för genomförande av sådana projekt av gemensamt intresse inom energisektorn som sammanhänger med de prioriterade korridorer och områden som avses i del II i bilaga I till den här förordningen under förutsättning att de uppfyller villkoren som föreskrivs i artikel 14 i förordning (EG) 347/2013, samt åtgärder för programstöd ska vara berättigade till finansiellt stöd från unionen i form av finansieringsinstrument, offentlig upphandling och bidrag enligt denna förordning.

För att möjliggöra den effektivaste användningen av unionens budget och öka multiplikatoreffekten i unionens finansiella stöd bör kommissionen sträva efter att i lämpliga fall prioritera finansiellt stöd i form av finansieringsinstrument, med förbehåll för marknadsgintroduktionen och samtidigt som den respekterar taket för användning av finansieringsinstrument i enlighet med artiklarna 14.2 och 21.4.

4. Inom telekommunikationssektorn ska alla åtgärder för genomförande av projekt av gemensamt intresse och åtgärder för programstöd som fastställs i en förordning om riktlinjer för transeuropeiska nät på området för telekommunikationsinfrastruktur och som uppfyller kriterierna för stödberättigande som fastställs i enlighet med den förordningen vara berättigade till följande finansiella stöd från unionen enligt denna förordning:

a) Generiska tjänster, plattformar för bastjänster och åtgärder för programstöd ska finansieras genom bidrag och/eller upphandling.

b) Åtgärder inom bredbandsnät ska finansieras genom finansieringsinstrument.

5. Åtgärder med synergieffekter mellan sektorer som bidrar till projekt av gemensamt intresse och som är stödberättigade enligt minst två av de förordningar som avses i artikel 2.1 ska endast vara berättigade till finansiellt stöd enligt denna förordning för sådana sektorsövergripande ansökningsomgångar som avses i artikel 17.7 om delarna i och kostnaderna för en sådan åtgärd klart kan avgränsas per sektor i den mening som avses i punkterna 2, 3 och 4 i denna artikel.

KAPITEL III

Bidrag

Artikel 8

Former av bidrag och stödberättigande kostnader

1. Bidrag enligt denna förordning kan vara utformade på något av de sätt som avses i förordning (EU, Euratom) nr 966/2012.

I de arbetsprogram som avses i artikel 17 i den här förordningen ska de former av bidrag fastställas som får användas för att finansiera de berörda åtgärderna.

2. Utgifter för åtgärder till följd av projekt som ingår i de första fleråriga och årliga arbetsprogrammen får vara stödberättigande från och med den 1 januari 2014, utan att det påverkar tillämpningen av förordning (EU, Euratom) nr 966/2012.

▼B

3. Endast utgifter som uppstått i medlemsstaterna kan vara stödberättigande, förutom då projekt av gemensamt intresse involverar ett eller flera tredjeländers territorium och åtgärden krävs för att målen för projektet i fråga ska kunna uppnås.

4. Kostnaderna för den utrustning och infrastruktur som av stödmottagaren behandlas som kapitalutgifter får vara stödberättigande i sin helhet.

5. Utgifter för miljöstudier avseende skyddet av miljön och efterlevnaden av relevant unionsrätt kan vara stödberättigande.

6. Utgifter för förvärv av mark ska inte vara en stödberättigande kostnad, utom när det gäller medel som har överförts från Sammanhållningsfonden inom transportsektorn i enlighet med en förordning som fastställer gemensamma bestämmelser för Europeiska regionala utvecklingsfonden, Europeiska socialfonden, Sammanhållningsfonden, Europeiska jordbruksfonden för landsbygdsutveckling och Europeiska havs- och fiskerifonden och som fastställer allmänna bestämmelser för Europeiska regionala utvecklingsfonden, Europeiska socialfonden och Sammanhållningsfonden.

7. De stödberättigande kostnaderna ska inbegripa mervärdesskatt (nedan kallad *moms*) enligt artikel 126.3 c i förordning (EU, Euratom) nr 966/2012

När det gäller beloppet på 11 305 500 000 EUR som ska överföras från Sammanhållningsfonden för användning i medlemsstater som är berättigade till stöd från Sammanhållningsfonden, ska reglerna om stödberättigande i fråga om moms vara de som ska tillämpas på Sammanhållningsfonden och som avses i en förordning som fastställer gemensamma bestämmelser för Europeiska regionala utvecklingsfonden, Europeiska socialfonden, Sammanhållningsfonden, Europeiska jordbruksfonden för landsbygdsutveckling och Europeiska havs- och fiskerifonden och som fastställer allmänna bestämmelser för Europeiska regionala utvecklingsfonden, Europeiska socialfonden och Sammanhållningsfonden

8. Bestämmelserna om stödberättigande för kostnader som stödmottagarna har ådragit sig är tillämpliga efter nödvändiga ändringar för kostnader som verkställande organ har ådragit sig.

Artikel 9

Villkor för deltagande

1. Förslag ska lämnas in av en eller flera medlemsstater eller, med de berörda medlemsstaternas samtycke, av internationella organisationer, gemensamma företag eller offentliga eller privata företag eller organ som är etablerade i medlemsstaterna.

2. Förslag får lämnas in av enheter som inte har någon rättskapacitet enligt tillämplig nationell lagstiftning, under förutsättning att deras företrädare kan ingå rättsliga förpliktelser på deras vägnar och lämnar en garanti att unionens ekonomiska intressen skyddas på ett sätt som motsvarar det skydd som erbjuds av juridiska personer.

3. Förslag från fysiska personer ska inte vara stödberättigande.

▼B

4. Om det är nödvändigt för att målen för ett visst projekt av gemensamt intresse ska kunna uppnås, och när deras deltagande är vederbörligen motiverat, får tredjeländer och enheter som är etablerade i tredjeländer delta i åtgärder som bidrar till projekt av gemensamt intresse.

De får inte ta emot finansiellt stöd enligt denna förordning, utom i de fall det krävs för att målen för ett visst projekt av gemensamt intresse ska kunna uppnås.

5. De fleråriga och årliga arbetsprogram som avses i artikel 17 får innehålla kompletterande särskilda regler för inlämnande av förslag.

Artikel 10

Stödnivåer

1. Förutom i de fall som avses i förordning (EU, Euratom) nr 966/2012 ska förslag väljas ut genom ansökningsomgångar på grundval av de arbetsprogram som avses i artikel 17 i den här förordningen.

2. Inom transportsektorn får unionens finansiella stöd inte överstiga följande:

a) För bidrag till studier, 50 % av de stödberättigande kostnaderna.

b) Med avseende på bidrag till bygg- och anläggningsarbeten:

i) För järnvägsnät och vägnät i medlemsstater som saknar järnvägsnät på sitt territorium eller i medlemsstater eller delar av medlemsstater med ett isolerat nät utan godstransport på järnväg över stora avstånd: 20 % av den stödberättigande kostnaden; stödnivån får ökas till maximalt 30 % för åtgärder för att ta itu med flaskhalsar och till 40 % för åtgärder som gäller gränsöverskridande avsnitt och åtgärder som förbättrar järnvägens driftskompatibilitet.

ii) För inre vattenvägar, 20 % av den stödberättigande kostnaden; stödnivån får höjas till maximalt 40 % för åtgärder för att ta itu med flaskhalsar och till maximalt 40 % för åtgärder som gäller gränsöverskridande sträckor.

iii) För inlandstransporter, förbindelser till och utvecklingen av multimodala logistiska plattformar, inbegripet förbindelser till inlands- och kusthamnar och flygplatser samt utveckling av hamnar: 20 % av de stödberättigande kostnaderna.

iv) För åtgärder för att minska bullret från godstransporter på järnväg, bland annat genom eftermodifiering av befintlig rullande materiel: 20 % av de stödberättigande kostnaderna upp till ett kombinerat tak på 1 % av de budgetmedel som avses i artikel 5.1 a.

▼B

v) För bättre tillgång till transportinfrastruktur för personer med funktionsnedsättning: 30 % av den stödberättigande kostnaden vid bygg- och anläggningsarbeten för anpassning, som under inga omständigheter får överstiga 10 % av de totala stödberättigande kostnaderna för bygg- och anläggningsarbetena.

vi) För åtgärder till stöd för ny teknik och innovation för alla transportslag: 20 % av de stödberättigande kostnaderna.

vii) För åtgärder för att stödja gränsöverskridande vägsträckor: 10 % av de stödberättigande kostnaderna.

c) Med avseende på bidrag för system och tjänster för telematiktillämpningar:

i) För markkomponenter i ERTMS, Sesar-systemet, f RIS och VTMIS: 50 % av de stödberättigande kostnaderna.

ii) För markkomponenter i ITS för vägsektorn: 20 % av de stödberättigande kostnaderna.

iii) För ombordkomponenter i ERTMS: 50 % av den stödberättigande kostnaden.

iv) För ombordkomponenter i Sesar-systemet, RIS, VTMIS och i ITS för vägtransportsektorn: 20 % av de stödberättigande kostnaderna upp till ett kombinerat tak på 5 % av de budgetmedel som avses i artikel 5.1 a.

v) För åtgärder för att stödja utvecklingen av sjömotorvägar: 30 % av de stödberättigande kostnaderna.

Kommissionen ska skapa gynnsamma villkor för utveckling av projekt som innefattar sjömotorvägar med tredjeländer.

vi) För andra system för telematiktillämpningar än de som omnämns i leden i–iv, godstransporttjänster och säkra parkeringsplatser i stomvägnätet: 20 % av de stödberättigande kostnaderna.

3. Inom energisektorn Unionens finansiella stöd får inte överstiga 50 % av den stödberättigande kostnaden för studier och/eller bygg- och anläggningsarbeten.Stödnivåerna får ökas till maximalt 75 % för åtgärder som, med ledning av det underlag som avses i artikel 14.2 i förordning (EU) nr 347/2013, skapar en hög grad av regional eller unionsomfattande försörjningstrygghet, stärker solidariteten i unionen eller omfattar mycket innovativa lösningar.

4. Inom telekommunikationssektorn får unionens finansiella stöd inte överstiga följande:

a) För åtgärder för generiska tjänster: 75 % av de stödberättigande kostnaderna.

b) För horisontella åtgärder, inbegripet kartläggning av infrastruktur, partnersamverkan och tekniskt stöd: 75 % av de stödberättigande kostnaderna.

▼B

Plattformar för bastjänster ska i normalfallet finansieras genom offentlig upphandling. I undantagsfall får de finansieras med ett bidrag som täcker upp till 100 % av de stödberättigande kostnaderna, utan att det påverkar tillämpningen av principen om medfinansiering.

5. Stödnivåerna får ökas med upp till 10 procentenheter över de procenttal som anges i punkterna 2, 3 och 4 för åtgärder med synergieffekter mellan minst två av de sektorer som omfattas av FSE. Denna ökning ska inte gälla för de stödnivåer som avses i artikel 11.

6. Storleken på det finansiella stöd som ska beviljas för de utvalda åtgärderna ska anpassas på grundval av en kostnads-nyttoanalys för varje projekt, tillgängliga medel i unionens budget och behovet av att maximera hävstångseffekten av unionens finansiering.

Artikel 11

Särskilda ansökningsomgångar för medel som överförts från Sammanhållningsfonden inom transportsektorn

1. Beträffande beloppet 11 305 500 000 EUR som överförts från Sammanhållningsfonden för utnyttjande uteslutande i medlemsstater som är berättigade till stöd från Sammanhållningsfonden ska särskilda ansökningsomgångar utlysas för projekt för genomförande av stomnätet eller för projekt och horisontella prioriteringar som fastställs i del I i bilaga I uteslutande i medlemsstater som är berättigade till stöd från Sammanhållningsfonden.

2. För sådana särskilda ansökningsomgångar ska tillämpliga regler för transportsektorn enligt denna förordning tillämpas. Fram till den 31 december 2016 ska urvalet av de projekt som är berättigade till finansiering respektera de nationella anslagen inom ramen för Sammanhållningsfonden. Från och med den 1 januari 2017 ska medel som överförts till FSE, och som inte har anslagits för ett transportinfrastrukturprojekt, göras tillgängliga för alla medlemsstater som är berättigade till stöd från Sammanhållningsfonden för att finansiera transportinfrastrukturprojekt i enlighet med denna förordning.

3. För att stödja medlemsstater som är berättigade till stöd från Sammanhållningsfonden och som kan ha svårt att utse projekt med tillräcklig mognad och/eller kvalitet och tillräckligt unionsmervärde ska särskild uppmärksamhet ägnas åt åtgärder för programstöd som syftar till att förbättra den institutionella kapaciteten och effektiviteten hos offentliga förvaltningar och offentliga tjänster i samband med utveckling och genomförande av sådana projekt som anges i del I i bilagan. För att de överförda medlen ska utnyttjas maximalt i alla medlemsstater som är berättigade till stöd från Sammanhållningsfonden får kommissionen anordna fler ansökningsomgångar.

4. Beloppet 11 305 500 000 EUR som överförts från Sammanhållningsfonden får utnyttjas för avsättning av budgetmedel till finansieringsinstrument enligt denna förordning endast från och med den 1 januari 2007. Från och med den dagen får beloppet 11 305 500 000 EUR som överförts från Sammanhållningsfonden utnyttjas för avsättning av budgetmedel till projekt för vilka avtalsmässiga åtaganden redan har ingåtts av förvaltningsenheterna.

▼B

5. Utan hinder av vad som sägs i artikel 10, och när det gäller beloppet 11 305 500 000 EUR som överförts från Sammanhållningsfonden uteslutande för användning i medlemsstater som är berättigade till stöd från Sammanhållningsfonden, ska, för följande åtgärder, de högsta stödnivåerna vara de som tillämpas för Sammanhållningsfonden och som avses i en förordning som fastställer gemensamma bestämmelser för Europeiska regionala utvecklingsfonden, Europeiska socialfonden, Sammanhållningsfonden, Europeiska jordbruksfonden för landsbygdsutveckling och Europeiska havs- och fiskerifonden och som fastställer allmänna bestämmelser för Europeiska regionala utvecklingsfonden, Europeiska socialfonden och Sammanhållningsfonden för följande:

a) Åtgärder med avseende på bidrag till studier.

b) Åtgärder med avseende på bidrag till bygg- och anläggningsarbeten:

   i) Järnväg och inre vattenvägar.

   ii) Åtgärder för att stödja gränsöverskridande vägsträckor och, för medlemsstater utan järnvägsnät, TEN-T-vägnätet.

   iii) Åtgärder för inlandstransporter, förbindelser till och utvecklingen av multimodala logistikplattformar, inbegripet förbindelser till inlands- och kusthamnar och flygplatser, inbegripet anordningar för automatisk spårviddsändring och utvecklingen av hamnar, inbegripet isbrytningskapaciteter samt sammanlänkningspunkter, med särskild uppmärksamhet riktad på järnvägsförbindelser utom i de medlemsstater som saknar järnvägsnät.

c) Åtgärder med avseende på bidrag för system och tjänster för telematiktillämpningar:

   i) ERTMS, RIS och VTMIS Sesar-systemet samt ITS inom vägtransportsektorn.

   ii) System för telematiktillämpningar.

   iii) Åtgärder för att stödja utvecklingen av sjömotorvägar.

d) Åtgärder med avseende på bidrag till stöd för ny teknik och innovation för alla transportslag.

Artikel 12

Indragning, minskning, tillfälligt upphävande och avbrytande av bidrag

1. Kommissionen ska, utom i särskilt motiverade fall, dra in finansiellt stöd som beviljats för studier som inte har inletts inom ett år efter det startdatum som anges i bidragsvillkoren, eller inom två år efter detta datum för alla andra åtgärder som är berättigade till finansiellt stöd enligt denna förordning.

▼B

2. Kommissionen får tillfälligt upphäva, minska, kräva återbetalning av eller avbryta det finansiella stödet i enlighet med de villkor som anges i förordning (EU, Euratom) nr 966/2012 eller efter utvärdering av projektets utveckling, i synnerhet om genomförandet av åtgärden försenas avsevärt.

3. Kommissionen får begära att det beviljade finansiella stödet återbetalas helt eller delvis, om den åtgärd som omfattas av stödet inte har genomförts inom två år från och med det slutdatum som fastställs i bidragsvillkoren.

4. Innan kommissionen fattar något av de beslut som avses i punkterna 1, 2 och 3 i den här artikeln, ska den göra en omfattande utredning av ärendet i samordning med de organ som nämns i artikel 6.3 och samråda med de berörda bidragsmottagarna, så att de kan lägga fram sina synpunkter inom en rimlig tidsfrist. Efter halvtidsöversynen ska kommissionen delge Europaparlamentet och rådet alla beslut som fattats i samband med det årliga antagandet av arbetsprogrammen enligt artikel 17.

KAPITEL IV

Upphandling

Artikel 13

Upphandling

1. Förfaranden för offentlig upphandling som genomförs av kommissionen eller av ett av de organ som avses i artikel 6.3 för egen räkning eller tillsammans med medlemsstaterna får

a) innehålla särskilda villkor, t.ex. avseende platsen för genomförandet av den upphandlade verksamheten, om sådana villkor kan motiveras av åtgärdernas syften och förutsatt att sådana villkor inte bryter mot de i unionen och på nationell nivå tillämpliga principerna om offentlig upphandling,

b) tillåta att flera kontrakt beviljas genom samma förfarande (nedan kallat *flera leverantörer*).

2. När det är vederbörligen motiverat och nödvändigt för genomförandet av åtgärderna får punkt 1 även tillämpas vid upphandlingar som genomförs av bidragsmottagare.

KAPITEL V

Finansieringsinstrument

Artikel 14

Typ av finansieringsinstrument

1. Finansieringsinstrument som inrättats i enlighet med avdelning VIII i förordning (EU, Euratom) nr 966/2012 får användas för att underlätta tillgången till finansiering för enheter som genomför åtgärder

▼B

som bidrar till projekt av gemensamt intresse enligt definitionen i förordningarna (EU) nr 1315/2013 och (EU) nr 347/2013 samt i en förordning om riktlinjer för transeuropeiska nät på området för telekommunikationsinfrastruktur och till att målen i dem uppnås. Finansieringsinstrumenten ska baseras på förhandsbedömningar av brister på marknaden eller icke-optimala investeringssituationer och investeringsbehov. Huvudvillkoren, övriga villkor och förfaranden för varje finansieringsinstrument återges i del III i bilaga I till den här förordningen.

▼M2

2. Det sammanlagda bidraget från unionens allmänna budget till finansieringsinstrumenten får uppgå till högst 8,4 % av den totala finansieringsramen för FSE enligt artikel 5.1.

▼B

3. Alla finansieringsinstrument som har inrättats enligt förordning (EG) nr 680/2007 och det riskdelningsinstrument för projektobligationer som har inrättats i enlighet med beslut 1639/2006/EG får om tillämpligt och efter en förhandsutvärdering slås ihop med dem enligt denna förordning. Sammanslagningen av projektobligationer är avhängigt av den interimsrapport som ska utarbetas under andra halvåret 2013 enligt förordning EG (nr) 680/2007 och beslut nr 1639/2006/EG.

Initiativet om projektobligationer ska inledas successivt inom ramen för ett tak på 230 000 000 EUR under åren 2014 och 2015. Det fullständiga genomförandet av initiativet är avhängigt av en oberoende fullständig utvärdering, som ska genomföras 2015 enligt förordning (EG) nr 680/2007 och beslut nr 1639/2006/EG. Mot bakgrund av utvärderingen ska kommissionen, med beaktande av alla alternativ, överväga att föreslå lämpliga regeländringar, inklusive lagstiftningsändringar, särskilt om den prognostiserade marknadsintroduktionen inte är tillfredsställande eller om alternativa källor för långsiktig finansiering med lån blir tillgängliga i tillräcklig omfattning.

4. Följande finansieringsinstrument får användas:

a) Egetkapitalinstrument, t.ex. investeringsfonder med inriktning på tillhandahållande av riskkapital för åtgärder som bidrar till projekt av gemensamt intresse.

b) Lån och/eller garantier som främjas genom riskdelningsinstrument, inbegripet förbättringsmekanismen för projektobligationer, för stöd till individuella projekt eller projektportföljer som ett finansinstitut utfärdat på grundval av egna medel med bidrag från unionen för avsättning och/eller kapitaltilldelning.

Artikel 15

Villkor för beviljande av finansiellt stöd genom finansieringsinstrument

1. Åtgärder med stöd genom finansieringsinstrument ska väljas ut på grundval av utvecklingsgrad och eftersträva sektoriell diversifiering i enlighet med artiklarna 3 och 4 samt geografisk balans mellan medlemsstaterna. De ska

▼B

a) ha ett europeiskt mervärde,

b) svara mot målen i Europa 2020-strategin,

c) generera en hävstångseffekt i förhållande till unionsstödet, dvs. syfta till att mobilisera en total investering som överstiger unionens bidrag enligt i förväg fastställda indikatorer.

2. Unionen, medlemsstaterna och andra investerare får komplettera bidragen via finansieringsinstrument med ytterligare finansiellt stöd, förutsatt att kommissionen samtycker till ändringar av kriterierna för stödberättigande för åtgärder och/eller av investeringsstrategin för instrumentet som kan krävas på grund av det kompletterande bidraget.

3. Finansieringsinstrumenten ska syfta till att förstärka unionsutgifternas multiplikatoreffekt, genom att dra till sig ytterligare resurser från privata investerare. De får ge godtagbar avkastning i syfte att uppfylla andra partners eller investerares mål, samtidigt som de syftar till att bevara värdet på de tillgångar som tillhandahålls genom unionens budget.

4. Finansieringsinstrument enligt denna förordning får kombineras med bidrag som finansieras genom unionens budget.

5. Kommissionen får fastställa ytterligare villkor i arbetsprogrammen som avses i artikel 17 i enlighet med transport-, telekommunikations- och energisektorernas särskilda behov.

Artikel 16

Åtgärder i tredjeländer

Åtgärder i tredjeländer får stödjas genom finansieringsinstrumenten, om åtgärderna är nödvändiga för genomförandet av projekt av gemensamt intresse.

KAPITEL VI

Programplanering, genomförande och kontroll

Artikel 17

Fleråriga och/eller årliga arbetsprogram

1. Kommissionen ska genom genomförandeakter anta fleråriga och årliga arbetsprogram för var och en av transport-, telekommunikations- och energisektorerna. Kommissionen får även anta fleråriga och årliga arbetsprogram för mer än en sektor. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 25.2.

2. Kommissionen ska utvärdera de fleråriga arbetsprogrammen åtminstone efter halva tiden. Vid behov ska den revidera det fleråriga arbetsprogrammet genom en genomförandeakt. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 25.2.

▼B

3. Kommissionen ska anta fleråriga arbetsprogram för transportsektorn för projekt av gemensamt intresse enligt förteckningen i del I i bilaga I.

Finansieringsramen ska motsvara mellan 80 och 85 % av de budgetmedel som avses i artikel 5.1 a.

Projekten i del I i bilaga I är inte bindande för medlemsstaternas programplaneringsbeslut. Medlemsstaterna har befogenhet att besluta om genomförande av dessa projekt och besluten är avhängiga av möjligheterna till offentlig finansiering och den samhällsekonomiska lönsamheten i enlighet med artikel 7 i förordning (EU) nr 1315/2013.

4. Kommissionen ska anta de årliga arbetsprogrammen för transport-, telekommunikations- och energisektorerna för projekt av gemensamt intresse som inte omfattas av de fleråriga arbetsprogrammen.

5. Kommissionen ska, när den antar fleråriga och sektorsinriktade årliga arbetsprogram, fastställa urvals- och tilldelningskriterierna i enlighet med de mål och prioriteringar som fastställs i artiklarna 3 och 4 i den här förordningen och i förordningarna (EU) nr 1315/2013 och (EU) nr 347/2013 eller i en förordning om riktlinjer för transeuropeiska nät på området för telekommunikationsinfrastruktur. Kommissionen ska vid fastställande av tilldelningskriterierna ta hänsyn till de allmänna riktlinjerna i del V i bilaga I till den här förordningen.

6. Inom energisektorn ska i de två första årliga arbetsprogrammen företräde ges åt projekt av gemensamt intresse och därmed förknippade åtgärder som syftar till att bryta energiisolering och avlägsna flaskhalsar och till att fullborda den inre marknaden för energi.

7. Arbetsprogrammen ska samordnas så att synergieffekterna mellan transport, energi och telekommunikation utnyttjas, särskilt inom sådana områden som smarta nät, eldrivna transporter, intelligenta och hållbara transportsystem, gemensam ledningsrätt och sammanlänkning av infrastruktur. Kommissionen ska anta åtminstone en sektorsövergripande ansökningsomgång för åtgärder som är berättigade till stöd enligt artikel 7.5, varvid de finansiella anslag som avsätts för varje sektor ska stå i proportion till varje sektors delaktighet i de stödberättigande kostnaderna för de åtgärder som har valts ut för finansiering genom FSE.

Artikel 18

Beviljande av finansiellt stöd från unionen

1. Efter varje ansökningsomgång på grundval av de fleråriga eller årliga arbetsprogram som avses i artikel 17 ska kommissionen i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 25 besluta om det belopp som ska beviljas som finansiellt stöd till utvalda projekt eller delar därav. Kommissionen ska fastställa villkor och förfaranden för deras genomförande.

▼B

2. Kommissionen ska meddela stödmottagarna och de berörda medlemsstaterna om sitt beslut om att finansiellt stöd kommer att beviljas.

Artikel 19

Årliga delbetalningar

Kommissionen får dela upp budgetåtaganden i årliga delbetalningar. Om detta görs, ska kommissionen varje år besluta om utbetalning av dessa med beaktande av hur långt de stödmottagande åtgärderna har kommit, de beräknade behoven för dessa åtgärder och vilken budget som finns att tillgå.

Kommissionen ska informera stödmottagarna, de berörda medlemsstaterna och, om tillämpligt för finansieringsinstrument, de berörda finansinstituten om den ungefärliga tidsplanen för de enskilda årliga utbetalningarna.

Artikel 20

Överföring av årliga anslag

Anslag som inte har tagits i anspråk vid utgången av det budgetår för vilket de beviljades ska överföras i enlighet med förordning (EU, Euratom) nr 966/2012.

Artikel 21

Delegerade akter

1. Under förutsättning att den berörda medlemsstaten eller de berörda medlemsstaterna ger sitt godkännande enligt artikel 172 andra stycket i EUF-fördraget, ska kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter enligt artikel 26 i den här förordningen om ändring av del I i bilaga I till den här förordningen, i syfte att beakta växlande ekonomiska prioriteringar i de transeuropeiska näten och förändringar i samband med de projekt av gemensamt intresse som identifieras i förordning (EU) nr 1315/2013. Vid ändring av del I i bilaga I till den här förordningen ska kommissionen säkerställa

a) att projekt av gemensamt intresse i enlighet med förordning (EU) nr 1315/2013 sannolikt helt eller delvis kommer att genomföras inom ramen för den fleråriga budgetramen för 2014–2020,

b) att ändringarna överensstämmer med stödberättigandekriterierna enligt artikel 7 i den här förordningen,

c) att alla avsnitt i del I i bilaga I till den här förordningen inbegriper infrastrukturprojekt vilkas genomförande kommer att kräva att de ingår i ett flerårigt arbetsprogram enligt artikel 17.3 i denna förordning, utan att dragningen av stomnätskorridorerna ändras.

▼B

2. Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 26 i den här förordningen för att ändra de huvudvillkor, övriga villkor och förfaranden som fastställs i del III i bilaga I till denna förordning för unionens bidrag till varje finansieringsinstrument som inrättas enligt den ram för skuld eller eget kapital som fastställs i del III i bilaga I till denna förordning i enlighet med resultaten av interimsrapporten och den oberoende fullständiga utvärderingen av pilotfasen av Europa 2020-initiativet om projektobligationer, som inrättats genom beslut nr 1639/2006/EG och förordning (EG) nr 680/2007 och för att ta hänsyn till växlande marknadsvillkor i syfte att optimera utformningen och genomförandet av finansiella instrument enligt den här förordningen.

Vid ändring av del III i bilaga I till denna förordning i de fall som anges i första stycket ska kommissionen i alla skeden säkerställa att

a) ändringarna görs i enlighet med kraven i förordning (EU, Euratom) nr 966/2012, inbegripet den förhandsutvärdering som avses i artikel 140.2 f i den förordningen, och

b) ändringarna begränsas till

i) ändring av tröskelvärdet för underordnad finansiering med lån som avses i I.1 a och I.1 b i del III i bilaga I till denna förordning, i syfte att eftersträva sektoriell diversifiering och geografisk balans mellan medlemsstaterna i enlighet med artikel 15,

ii) ändring av tröskelvärdet för prioriterad finansiering med lån som avses i I.1 a i del III i bilaga I till denna förordning, i syfte att eftersträva sektoriell diversifiering och geografisk balans mellan medlemsstaterna i enlighet med artikel 15,

iii) kombinering med andra finansieringskällor som avses i I.3 och II.3 i del III i bilaga I,

iv) urval av enheter som anförtrotts uppgifter som avses it I.4 och II.4 i del II i bilaga I, och

v) prissättning samt risk- och inkomstdelning som avses i I.6 och II.6 i del III i bilaga I.

3. Inom transportsektorn ska kommissionen inom ramen för de allmänna mål som anges i artikel 3 och de sektorsspecifika mål som anges i artikel 4.2 a ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 26 för att närmare ange de finansieringsprioriteringar som ska återspeglas i de arbetsprogram som avses i artikel 17 under FSE:s löptid för stödberättigande åtgärder enligt artikel 7.2. Kommissionen ska anta en delegerad akt senast den 22 december 2014.

▼M2

4. Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 26 för att höja taket i artikel 14.2 upp till 10 %, förutsatt att följande villkor är uppfyllda:

▼M2

i) Den utvärdering som görs år 2015 av pilotfasen av initiativet om projektobligationer är positiv.

ii) Finansieringsinstrumentens genomslag överstiger 6,5 % när det gäller de avtalsenliga åtagandena inom projektet.

▼B

5. Om det visar sig nödvändigt att avvika från anslaget för ett specifikt transportmål med mer än fem procentenheter, ska kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 26 för att ändra de vägledande procentsatser som anges i del IV i bilaga I.

6. Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 25 för att ändra den förteckning över allmänna riktlinjer i del V i bilaga I som ska beaktas vid fastställande av tilldelningskriterier i syfte att återspegla halvtidsutvärderingen av denna förordning eller de slutsatser som dragits av dess genomförande. Detta ska ske på ett sätt som är förenligt med respektive sektorsspecifika riktlinjer.

Artikel 22

Stödmottagarnas och medlemsstaternas ansvar

Stödmottagarna och medlemsstaterna ska inom respektive ansvarsområden och utan att det påverkar de skyldigheter som åligger stödmottagarna enligt bidragsvillkoren göra sitt yttersta för att genomföra de projekt av gemensamt intresse som har beviljats finansiellt stöd från unionen enligt denna förordning.

Medlemsstaterna ska svara för den tekniska övervakningen och den finansiella kontrollen av åtgärder i nära samarbete med kommissionen samt intyga att de utgifter som har uppstått för projekt eller delar därav verkligen har betalats och att betalningarna överensstämmer med de relevanta reglerna. Medlemsstaterna får begära att kommissionen medverkar vid kontroller på plats och inspektioner.

Medlemsstaterna ska årligen informera kommissionen, om tillämpligt genom ett interaktivt geografiskt och tekniskt informationssystem, om de framsteg som gjorts i genomförandet av projekt av gemensamt intresse och de investeringar som gjorts för detta ändamål, inbegripet det stöd som används för att uppnå klimatförändringsmålen. På grundval av detta ska kommissionen offentliggöra och minst en gång om året uppdatera information om de specifika projekten inom ramen för FSE.

Artikel 23

Överensstämmelse med unionens politik och unionsrätten

Endast åtgärder som står i överensstämmelse med unionsrätten och som ligger i linje med relevant unionspolitik ska finansieras enligt denna förordning.

▼B

Artikel 24

Skydd av unionens finansiella intressen

1. När åtgärder som finansieras enligt denna förordning genomförs, ska kommissionen se till att unionens finansiella intressen skyddas genom förebyggande åtgärder mot bedrägeri, korruption och annan olaglig verksamhet, genom verkningsfulla kontroller och, om oegentligheter upptäcks, genom att belopp som felaktigt betalats ut återkrävs samt vid behov genom effektiva, proportionella och avskräckande administrativa och ekonomiska sanktioner.

2. Kommissionen eller dess företrädare och revisionsrätten ska ha befogenhet att genomföra revision på grundval av handlingar och på plats av de åtgärder som vidtagits av alla bidragsmottagare, verkställande organ, uppdragstagare och underleverantörer som har mottagit medel från unionen enligt denna förordning.

3. Europeiska byrån för bedrägeribekämpning (Olaf) får genomföra utredningar, inbegripet kontroller och inspektioner på plats, i enlighet med de bestämmelser och förfaranden som fastställs i Europaparlamentets och rådets förordning (EU, Euratom) nr 883/2013 ([1]) och rådets förordning (Euratom, EG) nr 2185/96 ([2]), i syfte att fastställa om det har förekommit bedrägeri, korruption eller annan olaglig verksamhet som påverkar unionens finansiella intressen i samband med en bidragsöverenskommelse, ett bidragsbeslut eller ett kontrakt som har finansierats enligt denna förordning.

4. Utan att det påverkar tillämpningen av punkterna 1, 2, och 3 ska samarbetsavtal med tredjeländer och internationella organisationer, bidragsöverenskommelser, bidragsbeslut och avtal som följer av genomförandet av denna förordning innehålla bestämmelser som uttryckligen ger kommissionen, revisionsrätten och Olaf befogenhet att utföra sådan revision och sådana utredningar, i enlighet med respektive befogenhet.

AVDELNING II

ALLMÄNNA BESTÄMMELSER OCH SLUTBESTÄMMELSER

Artikel 25

Kommittéförfarande

1. Kommissionen ska biträdas av en samordningskommitté för FSE. Kommittén ska vara en kommitté i den mening som avses i förordning (EU) nr 182/2011.

2. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 5 i förordning (EU) nr 182/2011 tillämpas.

([1]) Europaparlamentets och rådets förordning (EU, Euratom) nr 883/2013 av den 11 september 2013 om utredningar som utförs av Europeiska byrån för bedrägeribekämpning (Olaf) och om upphävande av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1073/1999 och rådets förordning (Euratom) nr 1074/1999 (EUT L 248, 18.9.2013, s. 1).

([2]) Rådets förordning (Euratom, EG) nr 2185/96 av den 11 november 1996 om de kontroller och inspektioner på platsen som kommissionen utför för att skydda Europeiska gemenskapernas finansiella intressen mot bedrägerier och andra oegentligheter (EGT L 292, 15.11.1996, s. 2).

▼B

3. Kommittén ska ha en horisontell överblick över de arbetsprogram som avses i artikel 17 i syfte att säkerställa att de är konsekventa och att synergieffekter mellan transport-, telekommunikations- och energisektorerna identifieras, utnyttjas och bedöms. Kommittén ska i synnerhet försöka samordna dessa arbetsprogram i syfte att möjliggöra sektorsövergripande ansökningsomgångar.

Artikel 26

Utövande av delegering

1. Befogenheten att anta delegerade akter ges till kommissionen med förbehåll för de villkor som anges i denna artikel.

2. Den befogenhet att anta delegerade akter som avses i artikel 21 ska ges till kommissionen för perioden 1 januari 2014–31 december 2020.

3. Den delegering av befogenhet som avses i artikel 21 får när som helst återkallas av Europaparlamentet eller rådet. Ett beslut om återkallelse innebär att delegeringen av den befogenhet som anges i beslutet upphör att gälla. Beslutet får verkan dagen efter det att det offentliggörs i *Europeiska unionens officiella tidning* eller vid ett senare i beslutet angivet datum. Det påverkar inte giltigheten av delegerade akter som redan har trätt i kraft.

4. Så snart kommissionen antar en delegerad akt ska den samtidigt delge Europaparlamentet och rådet denna.

5. En delegerad akt som antas enligt artikel 21 ska träda i kraft endast om varken Europaparlamentet eller rådet har gjort invändningar mot den delegerade akten inom en period av två månader från den dag då akten delgavs Europaparlamentet och rådet, eller om både Europaparlamentet och rådet, före utgången av den perioden, har underrättat kommissionen om att de inte kommer att invända. Denna period ska förlängas med två månader på Europaparlamentets eller rådets initiativ.

Artikel 27

Utvärdering

1. Inför beslut om förlängning, ändring eller tillfälligt upphävande av åtgärderna ska kommissionen, i samarbete med medlemsstaterna och de berörda stödmottagarna, senast den 31 december 2017 utarbeta en utvärderingsrapport, som av kommissionen ska läggas fram för Europaparlamentet och rådet, om hur målen för samtliga åtgärder har uppnåtts (med avseende på resultat och effekter), hur effektivt resurserna använts och om det europeiska mervärdet av FSE. Utvärderingen ska också behandla möjligheterna till förenkling, åtgärdernas interna och externa samstämmighet, den fortsatta relevansen för alla mål och deras bidrag till unionens prioriteringar för smart och hållbar tillväxt för alla, inbegripet deras inverkan på den ekonomiska, sociala och territoriella sammanhållningen. Utvärderingsrapporten ska innehålla en bedömning av de finansiella, tekniska och mänskliga stordriftsfördelarna för kommissionen vid förvaltningen av FSE samt i förekommande fall av det totala antalet projekt som genomförts genom att man utnyttjat synergier mellan sektorerna. I denna bedömning ska man också studera hur finansieringsinstrument kan göras mer effektiva. Utvärderingsrapporten ska ta hänsyn till utvärderingsresultat om de långsiktiga effekterna av tidigare åtgärder.

▼B

2. FSE ska ta hänsyn till den oberoende fullskaliga utvärdering av Europa 2020-initiativet om projektobligationer som ska genomföras 2015. På grundval av denna utvärdering ska kommissionen och medlemsstaterna bedöma om Europa 2020-initiativet om projektobligationer är relevant och i vilken utsträckning det ökar investeringsvolymerna i prioriterade projekt och effektiviserar unionens utgifter.

3. Kommissionen ska göra utvärderingar i efterhand i nära samarbete med medlemsstaterna och stödmottagarna. Efterhandsutvärderingen ska undersöka FSE:s effektivitet och ändamålsenlighet och dess inverkan på den ekonomiska, sociala och territoriella sammanhållningen och bidrag till unionens prioriteringar för smart och hållbar tillväxt för alla samt omfattningen och resultaten av det stöd som används för att uppnå klimatförändringsmålen.

4. Utvärderingarna ska mäta framstegen i förhållande till de resultatindikatorer som avses i artiklarna 3 och 4.

5. Kommissionen ska vidarebefordra slutsatserna från dessa utvärderingar till Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén och Regionkommittén.

6. Kommissionen och medlemsstaterna får, med stöd från andra möjliga stödmottagare, göra en utvärdering av metoderna för projektens genomförande och vilken inverkan de har haft, i syfte att bedöma om de uppsatta målen har uppnåtts, bland annat i fråga om miljöskydd.

7. Kommissionen får begära att en medlemsstat som berörs av ett projekt av gemensamt intresse tillhandahåller en särskild utvärdering av åtgärder och därmed förknippade projekt som finansierats inom ramen för denna förordning eller i förekommande fall förser kommissionen med de uppgifter och det stödsom krävs för att utvärdera sådana projekt.

Artikel 28

Information, kommunikation och offentliggörande

1. Stödmottagarna och vid behov de berörda medlemsstaterna ska se till att stöd som beviljas enligt denna förordning offentliggörs på lämpligt sätt och medger insyn, så att allmänheten får kännedom om unionens roll i genomförandet av projekten.

2. Kommissionen ska vidta informations- och kommunikationsåtgärder avseende projekt och resultat inom ramen för FSE. De resurser som anslås till kommunikationsåtgärder enligt artikel 5.2 ska även bidra till gemensam kommunikation av unionens politiska prioriteringar, i den mån de har anknytning till deallmänna mål som avses i artikel 3.

▼B

Artikel 29

Ändring av förordning (EU) nr 913/2010

Förordning (EU) nr 913/2010 ska ändras på följande sätt:

Bilagan till förordning (EU) 913/2010 ska ersättas med texten i bilaga II till den här förordningen. Detta innebär att de reviderade järnvägsgodskorridorerna även i fortsättningen underkastas bestämmelserna i förordning (EU) nr 913/2010.

Artikel 30

Övergångsbestämmelser

Denna förordning ska inte påverka möjligheterna till fullföljande eller ändring, inbegripet helt eller delvis upphävande, av de berörda projekten fram till dess att de avslutats eller av finansiellt stöd som kommissionen beviljat enligt förordningarna (EG) nr 680/2007 och (EG) nr 67/2010 eller varje annan lag som är tillämplig på detta stöd den 31 december 2013, som ska fortsätta att gälla för de berörda åtgärderna fram till dess att de avslutas.

Artikel 31

Upphävande

Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 30 i denna förordning ska förordningarna (EG) nr 680/2007 och nr 67/2010 upphöra att gälla den 1 januari 2014.

Artikel 32

Ikraftträdande

Denna förordning träder i kraft dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Den ska tillämpas från och med den 1 januari 2014.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

▼B

BILAGA I

DEL I

FÖRTECKNING ÖVER I FÖRVÄG IDENTIFIERADE STOMNÄTSPROJEKT INOM TRANSPORTSEKTORN

1. **Horisontella prioriteringar**

Innovativ förvaltning & innovativa tjänster	Gemensamt europeiskt luftrum – Sesar-systemet
Innovativ förvaltning & innovativa tjänster	Telematiktillämpningar för vägar, järnvägar, inre vattenvägar och fartyg (ITS, ERTMS, RIS och VTMIS)
Innovativ förvaltning & innovativa tjänster	Kusthamnar, sjömotorvägar och flygplatser i stomnätet, säker och trygg infrastruktur
Nya tekniker och innovation	Nya tekniker och innovation enligt artikel 33 a–d i förordning (EU) nr 1315/2013

2. **Stomnätskorridorer**

Östersjön – Adriatiska havet

LINJEDRAGNING:

Gdynia – Gdańsk – Katowice/Sławków

Gdańsk – Warszawa – Katowice

Katowice – Ostrava – Brno – Wien

Szczecin/Świnoujście – Poznań – Wrocław – Ostrava

Katowice – Žilina – Bratislava – Wien

Wien – Graz – Villach – Udine – Trieste

Udine – Venezia – Padova – Bologna – Ravenna

Graz – Maribor – Ljubljana – Koper/Trieste

I FÖRVÄG IDENTIFIERADE STRÄCKOR, INBEGRIPET PROJEKT:

Gdynia – Katowice	Järnväg	Bygg- och anläggningsarbeten
Gdynia, Gdańsk	Hamnar	Sammanlänkningar av hamnar, (ytterligare) utveckling av multimodala plattformar
Warszawa – Katowice	Järnväg	Bygg- och anläggningsarbeten
Wroclaw – Poznań – Szczecin/Świnoujście	Järnväg	Bygg- och anläggningsarbeten
Świnoujście, Szczecin	Hamnar	Sammanlänkningar av hamnar
Bielsko Biala – Žilina	Väg	Bygg- och anläggningsarbeten
Katowice – Ostrava – Brno – Wien och Katowice – Žilina – Bratislava – Wien	Järnvägar	Bygg- och anläggningsarbeten, särskilt av de gränsöverskridande sträckorna PL–CZ, CZ–AT, PL–SK och SK–AT, sträckan Brno–Přerov; (ytterligare) utveckling av multimodala plattformar och sammanlänkningar mellan flygplats och järnväg

▼B

Wien – Graz – Klagenfurt – Udine – Venedig – Ravenna	Järnväg	Delvis konstruktion av nya linjer (Semmeringbastunneln och Koralmjärnvägslinjen), uppgradering av järnvägen; pågående bygg- och anläggningsarbeten; (ytterligare) utveckling av multimodala plattformar; uppgradering av befintlig tvåspårig linje mellan Udine, Cervignano och Trieste
Graz – Maribor – Pragersko	Järnväg	Studier och bygg- och anläggningsarbeten för ett andra spår
Trieste, Venezia, Ravenna, Koper	Hamnar	Sammanlänkningar av hamnar, (ytterligare) utveckling av multimodala plattformar

Nordsjön – Östersjön

LINJEDRAGNING:

Helsinki – Tallinn – Rīga

Ventspils – Rīga

Rīga – Kaunas

Klaipėda – Kaunas – Vilnius

Kaunas – Warszawa

Gränsen till BY – Warszawa – Poznań – Frankfurt/Oder – Berlin – Hamburg

Berlin – Magdeburg – Braunschweig – Hannover

Hannover – Bremen – Bremerhaven/Wilhelmshaven

Hannover – Osnabrück – Hengelo – Almelo – Deventer – Utrecht

Utrecht – Amsterdam

Utrecht – Rotterdam – Antwerpen

Hannover – Köln – Antwerpen

I FÖRVÄG IDENTIFIERADE STRÄCKOR, INBEGRIPET PROJEKT:

Helsingfors – Tallinn	Hamnar, sjömotor-vägar	Sammanlänkningar av hamnar, (ytterligare) utveckling av multimodala plattformar och deras sammanlänkningar, isbrytande kapacitet, sjömotorvägar
Tallinn – Rīgaa – Kaunas – Warszawa	Järnväg	(Detaljerade) studier för ny med UIC-spårvidd helt driftskompatibel linje; bygg- och anläggningsarbeten för den nya linjen inleds före 2020; uppgradering och ny linje på PL-territorium; sammanlänkningar mellan järnväg och flygplatser/hamnar, järnvägs-/vägterminaler, sjömotorvägar
Ventspils – Rīga	Järnväg	Uppgradering, sammanlänkningar av hamnar, sjömotorvägar
Klaipėda – Kaunas	Järnväg	Uppgradering, sammanlänkningar av hamnar, sjömotorvägar
Kaunas – Vilnius	Järnväg	Uppgradering, sammanlänkningar av flygplatser, järnvägsterminaler

▼B

Via Baltica-korridoren	Väg	Bygg- och anläggningsarbeten för gränsöverskridande sträckor (EE, LV, LT, PL)
Gränsen till BY – Warszawa – Poznań – gränsen till DE	Järnväg	Bygg- och anläggningsarbeten på befintlig linje, studier för järnväg för höghastighetstrafik
Gränsen till PL – Berlin – Hannover – Amsterdam/Rotterdam	Järnväg	Studier och uppgradering av flera sträckor (Amsterdam – Utrecht – Arnhem; Hannover – Berlin)
Wilhelmshaven – Bremerhaven – Bremen	Järnväg	Studier och bygg- och anläggningsarbeten
Berlin – Magdeburg – Hannover, Mittellandkanalen, kanaler i västra Tyskland, Rhen, Waal, Nordsjökanalen, IJssel, Twentekanalen	Inre vattenvägar	Studier, bygg- och anläggningsarbeten för bättre navigerbarhet och uppgradering av vattenvägar och slussar
Amsterdams slussar och Amsterdam – Rhenkanalen	Inre vattenvägar	Pågående studier av slussar; hamn: sammanlänkningar (studier och bygg- och anläggningsarbeten, inbegripet uppgradering av Beatrixslussen)

Medelhavet

LINJEDRAGNING:

Algeciras – Bobadilla –Madrid – Zaragoza – Tarragona

Sevilla – Bobadilla – Murcia

Cartagena – Murcia – Valencia – Tarragona

Tarragona – Barcelona – Perpignan – Marseille/Lyon – Turin – Novara – Milano – Verona – Padua – Venedig – Ravenna/Trieste/Koper – Ljubljana – Budapest

Ljubljana/Rijeka – Zagreb – Budapest – gränsen till UA

I FÖRVÄG IDENTIFIERADE STRÄCKOR, INBEGRIPET PROJEKT:

Algeciras – Madrid	Järnväg	Studier pågår, bygg- och anläggningsarbeten ska igångsättas före 2015 och vara färdiga 2020
Sevilla – Antequera – Granada – Almería – Cartagena – Murcia – Alicante – Valencia	Järnväg	Studier och bygg- och anläggningsarbeten
Madrid – Zaragoza – Barcelona	Järnväg	Uppgradering av befintliga sträckor (spårvidd, sidospår, perronger)
Valencia – Tarragona – Barcelona	Järnväg	Anläggning 2014–2020
Barcelona	Hamn	Sammanlänkningar mellan järnväg och hamn och flygplats
Barcelona – Perpignan	Järnväg	Gränsöverskridande sträcka, bygg- och anläggningsarbeten pågår, ny linje färdig 2015, uppgradering av befintlig linje (spårvidd, sidospår, perronger)
Perpignan – Montpellier	Järnväg	Omfartsleden Nîmes – Montpellier tas i bruk 2017, Montpellier – Perpignan 2020

▼B

Lyon	Järnväg	Avhjälpande av flaskhalsar i Lyon: studier och bygg- och anläggningsarbeten
Lyon – Avignon – Marseille	Järnväg	Uppgradering
Lyon – Torino	Järnväg	Gränsöverskridande sträcka, bygg- och anläggningsarbeten för bastunnel; studier och bygg- och anläggningsarbeten för tillfartsvägar
Milano – Brescia	Järnväg	Delvis uppgradering och delvis ny höghastighetslinje
Brescia – Venezia – Trieste	Järnväg	Arbetet inleds före 2014 på flera sträckor i samverkan med uppgraderingsarbeten på överlappande sträckor, som i Korridoren Östersjön – Adriatiska havet
Milano – Cremona – Mantova – Porto Levante/Venedig – Ravenna/Trieste	Inre vattenvägar	Studier och bygg- och anläggningsarbeten
Cremona, Mantova, Venezia, Ravenna, Trieste	Inlands-hamnar	Sammanlänkningar av hamnar, (ytterligare) utveckling av multimodala plattformar
Trieste – Divača	Järnväg	Studier och delvis uppgradering pågår; gränsöverskridande sträcka ska vara färdig efter 2020
Koper – Divača – Ljubljana – Pragersko	Järnväg	Studier och uppgradering/delvis ny linje
Rijeka – Zagreb – Budapest	Järnväg	Studier och bygg- och anläggningsarbeten (inklusive anläggning av ett nytt spår och ett andra spår mellan Rijeka och gränsen till HU)
Rijeka	Hamn	Uppgradering och utveckling av infrastruktur, utveckling av multimodala plattformar och sammanlänkningar
Ljubljana – Zagreb	Järnväg	Studier och bygg- och anläggningsarbeten
Ljubljanaknutpunkten	Järnväg	Järnvägsknutpunkt Ljubljana, inklusive multimodal plattform; sammanlänkning mellan järnväg och flygplats
Pragersko – Zalalövö	Järnväg	Gränsöverskridande sträcka: studier, bygg- och anläggningsarbeten ska starta före 2020
Lendava – Letenye	Väg	Gränsöverskridande uppgradering
Boba – Székesferhérvár	Järnväg	Uppgradering
Budapest – Miskolc – gränsen till UA	Järnväg	Uppgradering
Vásárosnamény – gränsen till UA	Väg	Gränsöverskridande uppgradering

Österut/östra Medelhavet

LINJEDRAGNING:

Hamburg – Berlin

Rostock – Berlin – Dresden

Bremerhaven/Wilhelmshaven – Magdeburg – Dresden

▼B

Dresden – Ústí nad Labem – Mělníik /Praha – Kolín

Kolín – Pardubice – Brno – Wien/Bratislava – Budapest – Arad – Timişoara – Craiova – Calafat – Vidin – Sofia

Sofia – Plovdiv – Burgas

Plovdiv – gränsen till TR

Sofia – Thessaloniki – Athína – Piraeus – Lemesos – Lefkosia

Athína – Patras/Igoumenitsa

I FÖRVÄG IDENTIFIERADE STRÄCKOR, INBEGRIPET PROJEKT:

Dresden – Praha	Järnväg	Studier för järnväg för höghastighetstrafik
Praha	Järnväg	Uppgradering, omfartsled för godstrafik; förbindelse mellan järnväg och flygplats
Hamburg – Dresden – Praha – Pardubice	Inre vattenvägar	Studier avseende Elbe och Vltava, byggnads- och anläggningsarbeten för bättre navigerbarhet och uppgradering
Děčíns slussar	Inre vattenvägar	Studier
Praha - Brno - Břeclav	Järnväg	Uppgradering, inklusive järnvägsknutpunkt i Brno och multimodal plattform
Břeclav – Bratislava	Järnväg	Gränsöverskridande sträcka, uppgradering
Bratislava – Hegyeshalom	Järnväg	Gränsöverskridande sträcka, uppgradering
Mosonmagyaróvár – gränsen till SK	Väg	Gränsöverskridande uppgradering
Tata – Biatorbágy	Järnväg	Uppgradering
Budapest – Arad – Timişoara – Calafat	Järnväg	Uppgraderingen i HU nästan slutförd, pågår i RO
Vidin – Sofia – Burgas/gränsen till TR Sofia – Thessaloniki – – Athina /Pireus	Järnväg	Studier och bygg- och anläggningsarbeten Vidin – Sofia – Thessaloniki – Athina; uppgradering Sofia – Burgas/gränsen till TR
Vidin – Craiova	Väg	Gränsöverskridande uppgradering
Thessaloniki, Igoumenitsa	Hamnar	Uppgradering och utveckling av infrastruktur, multimodala sammanlänkningar
Athina /Piraeus/Heraklion – Lemesos	Hamnar, sjömotor-vägar	Hamnkapacitet och multimodala sammanlänkningar
Lemesos – Lefkosia	Hamnar, multimodala plattformar	Uppgradering av modal sammanlänkning, inbegripet Lefkosia södra omloppsbanan, studier och bygg- och anläggningsarbeten, trafikstyrningssystem
Lefkosia – Larnaca	Multimodala plattformar	Multimodala sammanlänkningar och telematiktillämpningssystem

▼B

Patras	Hamn	Sammanlänkningar av hamnar, (ytterligare) utveckling av multimodala plattformar
Athina – Patras	Järnväg	Studier och bygg- och anläggningsarbeten, sammanlänkningar av hamnar

Skandinavien – Medelhavet

LINJEDRAGNING:

Gränsen till RU – Hamina/Kotka – Helsinki – Turku/ Naantali – Stockholm – Malmö

Oslo – Göteborg – Malmö – Trelleborg

Malmö – København – Kolding/Lübeck – Hamburg – Hannover

Bremen – Hannover – Nürnberg

Rostock – Berlin – Leipzig – München

Nürnberg – München – Innsbruck – Verona – Bologna – Ancona/Florens

Livorno/La Spezia – Florens – Roma – Napoli – Bari – Taranto – Valletta

Napoli – Gioia Tauro – Palermo/Augusta – Valletta

I FÖRVÄG IDENTIFIERADE STRÄCKOR, INBEGRIPET PROJEKT:

Hamina/Kotka – Helsinki	Hamn, järnväg	Sammanlänkningar av hamnar, uppgradering av järnväg, isbrytande kapacitet
Helsinki	Järnväg	Förbindelse mellan flygplats och järnväg
Gränsen till RU – Helsinki	Järnväg	Bygg- och anläggningsarbeten pågår
Helsinki – Turku	Järnväg	Uppgradering
Turku/Naantali – Stockholm	Hamnar, sjömotor-vägar	Sammanlänkningar av hamnar, isbrytande kapacitet
Stockholm – Malmö (Nordiska triangeln)	Järnväg	Pågående bygg- och anläggningsarbeten på vissa sträckor
Trelleborg – Malmö – Göteborg – gränsen till NO	Järnväg, hamnar, sjömotor-vägar	Bygg- och anläggningsarbeten, multimodala plattformar och hamnarnas inlandsförbindelser
Fehmarn	Järnväg	Pågående studier, bygg- och anläggningsarbeten för konstruktion av fast förbindelse Fehmarn bält ska börja 2015
København – Hamburg via Fehmarn: tillfartsvägar	Järnväg	Tillfartsvägar i DK ska slutföras senast 2020, tillfartsvägar i DE ska slutföras i två steg: enspårselektrifiering med slutförande av den fasta linjen och tvåspårslinje sju år senare
Rostock	Hamn, sjömotor-vägar	Sammanlänkningar av hamn med järnväg; färjor med låga utsläpp; isbrytande kapacitet
Rostock – Berlin – Nürnberg	Järnväg	Studier och uppgradering
Hamburg/Bremen – Hannover	Järnväg	Studier pågår

▼B

Halle – Leipzig – Nürnberg	Järnväg	Bygg- och anläggningsarbeten pågår, ska slutföras senast 2017
München – Wörgl	Järnväg	Anslutning till Brennerbastunneln och gränsöverskridande sträcka: studier
Brennerbastunneln	Järnväg	Studier och bygg- och anläggningsarbeten
Fortezza – Verona	Järnväg	Studier och bygg- och anläggningsarbeten
Napoli – Bari	Järnväg	Studier och bygg- och anläggningsarbeten
Napoli – Reggio Calabria	Järnväg	Uppgradering
Verona – Bologna	Järnväg	Uppgradering pågår
Ancona, Napoli, Bari, La Spezia, Livorno	Hamnar	Sammanlänkningar av hamnar, (ytterligare) utveckling av multimodala plattformar
Messina – Catania – Augusta/Palermo	Järnväg	Uppgradering (återstående sträckor)
Palermo/Taranto – Valletta/ Marsaxlokk	Hamnar, sjömotor-vägar	Sammanlänkningar av hamnar
Valletta – Marsaxlokk	Hamn, flygplats	Uppgradering av modal sammanlänkning, inbegripet Marsaxlokk – Luqa – Valletta
Bologna – Ancona	Järnväg	Uppgradering

Rhen – Alperna

LINJEDRAGNING:

Genua – Milano – Lugano – Basel

Genua – Novara – Brig – Bern – Basel – Karlsruhe – Mannheim – Mainz – Koblenz – Köln

Köln – Düsseldorf – Duisburg – Nijmegen/Arnhem – Utrecht – Amsterdam

Nijmegen – Rotterdam – Vlissingen

Köln – Liège – Bruxelles/Brussel – Gent

Liège – Antwerpen – Gent – Zeebrugge

I FÖRVÄG IDENTIFIERADE STRÄCKOR, INBEGRIPET PROJEKT:

Genua	Hamn	Sammanlänkningar av hamn
Genua – Milano/Novara – gränsen till CH	Järnväg	Studier; bygg- och anläggningsarbeten påbörjas före 2020
Basel – Antwerpen/Rotterdam – Amsterdam	Inre vattenvägar	Bygg- och anläggningsarbeten för bättre navigerbarhet
Karlsruhe – Basel	Järnväg	Bygg- och anläggningsarbeten pågår
Frankfurt – Mannheim	Järnväg	Studier pågår
Liège	Järnväg	Förbindelse mellan hamn och flygplats via järnväg
Rotterdam – Zevenaar	Järnväg	Studier pågår, uppgradering

▼B

Zevenaar – Emmerich – Oberhausen	Järnväg	Bygg- och anläggningsarbeten pågår
Zeebrugge – Gent – Antwerpen – gränsen till DE	Järnväg	Uppgradering

Atlanten

LINJEDRAGNING:

Algeciras – Bobadilla – Madrid

Sines / Lisboa – Madrid – Valladolid

Lisboa – Aveiro – Leixões/Porto

Aveiro – Valladolid – Vitoria – Bergara – Bilbao/Bordeaux – Paris – Le Havre/Metz – Mannheim/Strasbourg

I FÖRVÄG IDENTIFIERADE STRÄCKOR, INBEGRIPET PROJEKT:

Järnväg för höghastighetstrafik Sines/Lisboa – Madrid	Järnväg, hamnar	Studier och bygg- och anläggningsarbeten pågår, uppgradering av hamnar för modal sammanlänkning i Sines/Lissabon
Järnväg för höghastighetstrafik Porto – Lisboa	Järnväg	Studier pågår
Järnvägsförbindelse Aveiro – Salamanca – Medina del Campo	Järnväg	Gränsöverskridande sträcka: bygg- och anläggningsarbeten pågår
Järnvägsförbindelse Bergara – San Sebastián – Bayonne	Järnväg	Förväntas slutföras i ES 2016, i FR 2020
Bayonne – Bordeaux	Järnväg	Offentligt samråd pågår
Bordeaux – Tours	Järnväg	Bygg- och anläggningsarbeten pågår
Paris	Järnväg	Södra omfartsleden för höghastighetstrafik
Baudrecourt – Mannheim	Järnväg	Uppgradering
Baudrecourt – Strasbourg	Järnväg	Bygg- och anläggningsarbeten pågår, ska slutföras 2016
Le Havre – Paris	Inre vattenvägar	Uppgradering
Le Havre – Paris	Järnväg	Studier, uppgradering
Le Havre	Hamn, järnväg	Studier och bygg- och anläggningsarbeten avseende hamnkapacitet, sjömotorvägar och sammanlänkningar

Nordsjön – Medelhavet

LINJEDRAGNING:

Belfast – Baile Átha Cliath /Dublin – Corcaigh/Cork

Glasgow/Edinburgh – Liverpool/Manchester – Birmingham

Birmingham – Felixstowe/London /Southampton

London – Lille – Brussel/Bruxelles

▼B

Amsterdam – Rotterdam – Antwerpen – Bryssel – Luxemburg

Luxemburg – Metz – Dijon – Macon – Lyon – Marseille

Luxemburg – Metz – Strasbourg – Basel

Antwerpen/Zeebrugge – Gent – Dunkerque/Lille – Paris

I FÖRVÄG IDENTIFIERADE STRÄCKOR, INBEGRIPET PROJEKT:

Corcaigh/Cork - Dublin - Baile Átha Cliath/Belfast	Järnväg	Studier och bygg- och anläggningsarbeten, Baile Átha Cliath Dublin Interconnector (DART)
Belfast	Hamn, multimodala förbindelser	Uppgradering
Glasgow – Edinburgh	Järnväg	Uppgradering
Manchester – Liverpool	Järnväg	Uppgradering och elektrifiering, inbegripet Northern Hub
Birmingham – Reading – Southampton	Järnväg	Uppgradering av godstransportlinjen
Baile Átha Cliath/Dublin, Corcaigh/Cork, Southampton	Hamnar, järnväg	Studier och bygg- och anläggningsarbeten avseende hamnkapacitet, sjömotorvägar och sammanlänkningar
Dunkerque	Hamn	Vidareutveckling av multimodala plattformar och sammanlänkningar
Calais - Paris	Järnväg	Preliminära studier
Bryssel	Järnväg	Studier och bygg- och anläggningsarbeten (sammanlänkning nord-syd för konventionell och höghastighet)
Felixstowe – Midlands	Järnväg, hamn, multimodala plattformar	Uppgradering av järnvägen, sammanlänkningar av hamnar och multimodala plattformar
Maas, inbegripet Maaswerken	Inre vattenvägar	Uppgradering
Albertkanaal/ Bocholt-Herentals-kanalen	Inre vattenvägar	Uppgradering
Rhen-ScheldE-korridoren: Volkerak- och Kreekakslussen, Krammer- och Hansweert-slussen	Inre vattenvägar	Slussar: studier pågår
Terneuzen	Sjöfart	Slussar: studier pågår; bygg- och anläggningsarbeten
Terneuzen Gent	Inre vattenvägar	Studier, uppgradering
Zeebrugge	Hamn	Slussar: studier, sammanlänkningar (studier och bygg- och anläggningsarbeten)
Antwerpen	Sjöfart, hamn, järnväg	Slussar: studier pågår, hamn: sammanlänkningar (inbegripet ett andra tillträde för järnväg till Antwerpens hamn)
Rotterdam – Antwerpen	Järnväg	Uppgradering av godstransportlinjen

▼B

Seine Nord-kanalen; Seine – Schelde	Inre vattenvägar	Studier och bygg- och anläggningsarbeten, uppgradering, inbegripet gränsöverskridande och multimodala förbindelser
Dunkerque – Lille	Inre vattenvägar	Studier pågår
Antwerpen, Bryssel, Charleroi	Inre vattenvägar	Uppgradering
Uppgradering av vattenvägarna i Vallonien	Inre vattenvägar	Studier, uppgradering, intermodala förbindelser
Bryssel – Luxemburg – Strasbourg	Järnväg	Bygg- och anläggningsarbeten pågår
Antwerpen – Namur – gränsen LUX – gränsen FR	Järnväg	Uppgradering av godstransportlinjen
Strasbourg – Mulhouse – Basel	Järnväg	Uppgradering
Järnvägsförbindelser Luxemburg – Dijon – Lyon (TGV Rhen – Rhône)	Järnväg	Studier och bygg- och anläggningsarbeten
Lyon	Järnväg	Östra omfartsleden: studier och bygg- och anläggningsarbeten
Saône-kanalen – Mosel/Rhen	Inre vattenvägar	Preliminära studier pågår
Rhône	Inre vattenvägar	Uppgradering
Hamnen Marseille-Fos	Hamn	Sammanlänkningar och multimodala terminaler
Lyon – Avignon –Marseilles hamn – Fos	Järnväg	Uppgradering

Rhen – Donau

LINJEDRAGNING:

Strasbourg – Stuttgart – München – Wels/Linz

Strasbourg – Mannheim – Frankfurt – Würzburg – Nürnberg – Regensburg – Passau – Wels/Linz

München/Nürnberg – Prag – Ostrava/Přerov – Žilina – Košice – gränsen till UA

Wels/Linz – Wien – Bratislava – Budapest – Vukovar

Wien/Bratislava – Budapest – Arad – Braşov/Craiova – Bukarest – Constanţa – Sulina

I FÖRVÄG IDENTIFIERADE STRÄCKOR, INBEGRIPET PROJEKT:

Järnvägsförbindelse Strasbourg - Kehl Appenweier	Järnväg	Bygg- och anläggningsarbeten sammanlänkning Appenweier
Karlsruhe - Stuttgart - München	Järnväg	Studier och bygg- och anläggningsarbeten pågår
Ostrava/ Přrerov – Žilina – Košice – gränsen till UA	Järnväg	Uppgradering, multimodala plattformar

▼B

Zlín – Žilina	Väg	Gränsöverskridande vägsträcka
München – Prag	Järnväg	Studier och bygg- och anläggningsarbeten
Nürnberg – Prag	Järnväg	Studier och bygg- och anläggningsarbeten
München - Mühldorf - Freilassing - Salzburg	Järnväg	Studier och bygg- och anläggningsarbeten pågår
Salzburg - Wels	Järnväg	Studier
Nürnberg - Regensburg - Passau - Wels	Järnväg	Studier och bygg- och anläggningsarbeten
Järnvägsförbindelse Wels - Wien	Järnväg	Förväntas slutföras senast 2017
Wien – Bratislava / Wien – Budapest / Bratislava – Budapest	Järnväg	Studier järnväg för höghastighetstrafik (inbegripet anpassning av förbindelserna mellan de tre städerna)
Budapest - Arad	Järnväg	Studier för höghastighetsnät mellan Budapest och Arad
Komárom – Komárno	Inre vattenvägar	Studier och bygg- och anläggningsarbeten för gränsöverskridande bro
Arad - Braşov - Bukarest - Constanta	Järnväg	Uppgradering av särskilda sträckor; studier höghastighetstrafik
Main – Main-Donau-kanalen	Inre vattenvägar	Studier och bygg- och anläggningsarbeten på flera sträckor och flaskhalsar; inlandshamnar: multimodala sammanlänkningar med järnväg
Slavonski Brod	Hamn	Studier och bygg- och anläggningsarbeten
Giurgiu, Galaţi	Hamn	Vidareutveckling av multimodala plattformar och inlandsförbindelser: studier och bygg- och anläggningsarbeten
Donau (Kehlheim - Constanţa/Midia/Sulina)	Inre vattenvägar	Studier och bygg- och anläggningsarbeten på flera sträckor och flaskhalsar; inlandshamnar: multimodala sammanlänkningar
Sava	Inre vattenvägar	Studier och bygg- och anläggningsarbeten för flera sträckor och flaskhalsar (inbegripet gränsöverskridande bro)
Bucureşti – Dunăre -kanalen	Inre vattenvägar	Studier och bygg- och anläggningsarbeten
Constanţa	Hamn, sjömotor-vägar	Sammanlänkningar av hamnar, sjömotorvägar (inklusive isbrytningstjänster)
Craiova –Bucureştt	Järnväg	Studier och bygg- och anläggningsarbeten

3. **Andra sträckor i stomnätet**

Sofia till gränsen till Fyrom	Gränsöverskridande	Järnväg	Studier pågår
Sofia till serbiska gränsen	Gränsöverskridande	Järnväg	Studier pågår
Timişoara – serbiska gränsen	Gränsöverskridande	Järnväg	Studier pågår
Wrocław – Prag	Gränsöverskridande	Järnväg	Studier

▼B

Nowa Sól – Hradec Králové	Gränsöverskridande	Väg	Bygg- och anläggningsarbeten
Brno – gränsen till AT	Gränsöverskridande	Väg	Uppgradering
Budapest – Zvolen	Gränsöverskridande	Väg	Uppgradering
Budapest – gränsen till SRB	Gränsöverskridande	Järnväg	Studier
Botniska korridoren: Luleå – Uleåborg	Gränsöverskridande	Järnväg	Studier och bygg- och anläggningsarbeten
Iaşi – gränsen MD	Gränsöverskridande	Järnväg	Studier pågår samt bygg- och anläggningsarbeten
Suceava – gränsen till UA	Gränsöverskridande	Järnväg	Studier och bygg- och anläggningsarbeten
Prioriterade projekt enligt bilaga III i beslut nr 661/2010/EU (Prag - Linz, ny järnväg med hög kapacitet: central-pyreneiska förbindelsen; "Järn-Rhen" (Rheidt–Antwerpen))	Gränsöverskridande	Järnväg	Studier pågår
Târgu Neamț–Ungheni	Gränsöverskridande	Väg	Uppgradering
Marijampolė e-Kybartai (gränsen LT/RU)	Gränsöverskridande	Väg	Uppgradering
Vilnius-gränsen LT/BY	Gränsöverskridande	Väg	Uppgradering
Ioannina – Kakavia (gränsen mellan EL och AL)	Gränsöverskridande	Väg	Studier
Kleidi – Polikastro – Evzonoi (gränsen mellan EL och Fyrom)	Gränsöverskridande	Väg	Uppgradering
Serres – Promahonas – gränsen mellan EL och BG	Gränsöverskridande	Väg	Bygg- och anläggningsarbeten pågår
Alexandroupoli – Kipoi gränsen mellan EL och TR	Gränsöverskridande	Väg	Studier och bygg- och anläggningsarbeten
Dubrovnik – gränsen mellan HR och ME	Gränsöverskridande	Väg	Bygg- och anläggningsarbeten
Kędzierzyn Koźle – Chałupki-granica	Gränsöverskridande	Järnväg	Bygg- och anläggningsarbeten
A Coruña - Vigo - Palencia Gijón - Palencia	Flaskhals	Järnväg, sjömotorvägar	Bygg- och anläggningsarbeten pågår (inbegripet hamnar och multimodala plattformar)
Frankfurt – Fulda – Erfurt – Berlin	Flaskhals	Järnväg	Studier
Järnväg Egnat	Flaskhals	Järnväg	Studier pågår
Sundsvall – Umeå – Luleå	Flaskhals	Järnväg	Studier och bygg- och anläggningsarbeten
Zagreb – gränsen till SR	Flaskhals	Järnväg	Studier och bygg- och anläggningsarbeten
A Coruña – Madrid (höghastighetståg för passagerare)	Flaskhals	Järnväg	Bygg- och anläggningsarbeten pågår

▼B

Stockholm – Gävle – Sundsvall	Annat stomnät	Järnväg	Bygg- och anläggningsarbeten
Mjölby – Hallsberg – Gävle	Annat stomnät	Järnväg	Bygg- och anläggningsarbeten
Bottniska korridoren – Kiruna – gränsen till NO	Annat stomnät	Järnväg	Studier och bygg- och anläggningsarbeten
Milford Haven – Swansea – Cardiff	Annat stomnät	Järnväg	Uppgradering
Järnvägsförbindelse Sionainn/Shannon Faing/ Foynes - Gabhal Luimnigh/ Limerick j	Annat stomnät	Järnväg	Studier
Höghastighet	Annat stomnät	Järnväg	Bygg- och anläggningsarbeten för en höghastighetslinje London-Midlands
Gränsen till UA – Kraków – Katowice – Wrocław – Dresden	Annat stomnät	Järnväg	Bygg- och anläggningsarbeten
Riga – gränsen till RU/BY	Annat stomnät	Järnväg	Uppgradering
Vilnius – gränsen till BY	Annat stomnät	Järnväg	Uppgradering, sammanlänkning flygplats
Kybartai – Kaunas	Annat stomnät	Järnväg	Uppgradering
Tallinn – Tartu - Koidula – gränsen till RU	Annat stomnät	Järnväg	Uppgradering
Marseille – Toulon – Nice – Ventimiglia - Genua	Annat stomnät	Järnväg	Studier höghastighetstrafik
Bordeaux – Toulouse	Annat stomnät	Järnväg	Studier höghastighetstrafik
Helsingfors – Uleåborg	Annat stomnät	Järnväg	Uppgradering av sträckor
Bilbao – Pamplona – Zaragoza – Sagunto	Annat stomnät	Järnväg	Studier och bygg- och anläggningsarbeten
Brunsbüttel - Kiel (Nord-Ostsee-kanalen)	Annat stomnät	Inre vattenvägar	Optimering av navigeringsstatus
Cardiff - Bristol - London	Annat stomnät	Järnväg	Uppgradering, inbegripet Crossrail
Alba Iulia – Turda – Dej – Suceava – Pașcani – Iași	Annat stomnät	Järnväg	Studier och bygg- och anläggningsarbeten
Bukarest - Buzău	Annat stomnät	Järnväg	Modernisering och reparation av järnvägsinfrastruktur samt inlandsförbindelser
Ruhrområdet – Münster – Osnabrück – Hamburg	Annat stomnät	Järnväg	Uppgradering av sträckan Münster – Lünen (dubbelspår)

▼B

Nantes - Tours - Lyon	Annat stomnät	Järnväg	Studier och bygg- och anläggningsarbeten
Ploieşti-Suceava	Annat stomnät	Järnväg	Studier
Heraklion	Annat stomnät	Flygplats, kombinerad transport-infrastruktur och transportsystem	Studier och bygg- och anläggningsarbeten för konstruktion, uppgradering och infrastrukturutveckling, multimodala sammanlänkningar
Huelva – Sevilla	Annat stomnät	Järnväg	Bygg- och anläggningsarbeten pågår
Fredericia-Frederikshavn	Annat stomnät	Järnväg	Uppgradering, inbegripet elektrifiering
Barcelona – Valencia – Livorno	Annat stomnät	Sjömotor-vägar	Uppgradering

DEL II

FÖRTECKNING ÖVER PRIORITERADE KORRIDORER OCH OMRÅDEN FÖR INFRASTRUKTUR I ENERGISEKTORN

1. **Prioriterade korridorer för el**

1. Havsbaserat elnät i Nordsjön (NSOG): utveckling av ett integrerat elnät med tillhörande sammanlänkningar till havs i Nordsjön, Irländska sjön, Engelska kanalen, Östersjön och angränsande havsområden, för överföring av el från förnybara energikällor till havs till platser där förbrukning och lagring sker och för ökat utbyte av el över gränserna.

   Berörda medlemsstater: Belgien, Danmark, Frankrike, Förenade kungariket, Irland, Luxemburg, Nederländerna, Sverige och Tyskland.

2. Sammanlänkningar för el i nord-sydlig riktning i västra Europa (NSI West Electricity): sammanlänkningar mellan medlemsstaterna i regionen och med Medelhavsområdet, inklusive Pyreneiska halvön, särskilt för att integrera el från förnybara energikällor och förstärka inre nätinfrastruktur för att främja marknadsintegration i regionen.

   Berörda medlemsstater: Belgien, Frankrike, Förenade kungariket, Irland, Italien, Luxemburg, Nederländerna, Malta, Portugal, Spanien, Tyskland och Österrike.

3. Sammanlänkningar för el i nord-sydlig riktning i de centrala och södra delarna av östra Europa (*NSI East Electricity*): sammanlänkningar och inre förbindelser i nord-sydlig och öst-västlig riktning för att fullborda den inre marknaden och integrera produktion från förnybara energikällor.

   Berörda medlemsstater: Bulgarien, Cypern, Grekland, Italien, Kroatien, Polen, Rumänien, Slovakien, Slovenien, Tjeckien, Tyskland, Ungern och Österrike.

4. Sammanlänkningsplan för el i Östersjöländerna (BEMIP Electricity): sammanlänkningar mellan medlemsstaterna i Östersjöområdet med tillhörande förstärkning av inre nätinfrastruktur, för att bryta de baltiska staternas isolering och främja marknadsintegration i regionen, bland annat genom att arbeta för integrering av förnybar energi.

   Berörda medlemsstater: Danmark, Estland, Finland, Lettland, Litauen, Polen, Sverige och Tyskland.

▼B

2. **Prioriterade korridorer för gas**

1. Sammanlänkningar för gas i nord-sydlig riktning i västra Europa (*NSI West Gas*): gasinfrastruktur för gasflöden i nord-sydlig riktning i västra Europa för ökad diversifiering av tillförselvägar och ökad kortfristig leveransförmåga för gas.

   Berörda medlemsstater: Belgien, Danmark, Frankrike, Förenade kungariket, Irland, Italien, Luxemburg, Malta, Nederländerna, Portugal, Spanien och Tyskland.

2. Sammanlänkningar för gas i nord-sydlig riktning i de centrala och södra delarna av östra Europa (*NSI East Gas*): gasinfrastruktur för regionala anslutningar mellan och inom Östersjöområdet, Adriatiska havet, Egeiska havet, östra Medelhavet och Svarta havet, särskilt för att främja diversifiering och tryggad gasförsörjning.

   Berörda medlemsstater: Bulgarien, Cypern, Grekland, Italien, Kroatien, Polen, Rumänien, Slovakien, Slovenien, Tjeckien, Tyskland, Ungern och Österrike.

3. Södra gaskorridoren (*SGC*): infrastruktur för överföring av gas från området kring Kaspiska havet, Centralasien, Mellanöstern och östra Medelhavsområdet till unionen för ökad diversifiering av gasförsörjningen.

   Berörda medlemsstater: Bulgarien, Cypern, Frankrike, Grekland, Italien, Kroatien, Polen, Rumänien, Slovakien, Slovenien, Tjeckien, Tyskland, Ungern och Österrike.

4. Sammanlänkningsplan för gas i Östersjöländerna (*BEMIP Gas*): gasinfrastruktur för att bryta isoleringen av de tre baltiska staterna och Finland och deras beroende av en enda leverantör, för att förstärka inre nätinfrastruktur i enlighet därmed och för att få en mer diversifierad försörjning och ökad försörjningstrygghet i Östersjöområdet.

   Berörda medlemsstater: Danmark, Estland, Finland, Lettland, Litauen, Polen, Sverige och Tyskland.

3. **Prioriterade temaområden**

1. Utbyggnad av smarta nät: införande av teknik för smarta nät i hela unionen för att på ett effektivt sätt integrera alla användare anslutna till elnätet samt deras beteende och handlingar, framför allt produktion av stora mängder el från förnybara eller distribuerade energikällor och efterfrågerespons från konsumenternas sida.

   Berörda medlemsstater: alla.

2. Motorvägar för el: utveckling av de första motorvägarna för el fram till 2020, i syfte att bygga ett system med motorvägar för el över hela unionen, som kan

   a) ta emot den allt större överskottsproduktionen av vindkraft i och runt Nordsjön och Östersjön och den ökande produktionen av el från förnybara källor i Öst- och Sydeuropa och även i Nordafrika,

   b) sammanbinda dessa nya produktionscentrum med områden med hög lagringskapacitet i de nordiska länderna och Alperna och andra regioner med stora förbrukningscentrum, och

   c) hantera ett alltmer varierande och decentraliserat elutbud och en flexibel efterfrågan på el.

   Berörda medlemsstater: alla.

▼B

3. Gränsöverskridande koldioxidnät: utveckling av infrastruktur för transport av koldioxid mellan medlemsstater samt till och från angränsande tredjeländer för att ge ökad spridning åt avskiljning och lagring av koldioxid.

Berörda medlemsstater: alla.

DEL III

VILLKOR, ÖVRIGA VILLKOR OCH FÖRFARANDEN FÖR FINANSIERINGSINSTRUMENT

Mål och motiv

Målet med finansieringsinstrumenten inom ramen för FSE är att underlätta infrastrukturprojektens tillgång till projektfinansiering och finansiering av företag genom att använda unionsfinansiering för hävstångseffekt.

Finansieringsinstrumenten ska bidra till finansieringen av projekt av allmänt intresse som har ett tydligt europeiskt mervärde och främja ett större engagemang från den privata sektorn för långsiktig finansiering av sådana projekt inom transport-, telekommunikations- och energisektorerna, inbegripet bredbandsnät.

Finansieringsinstrumenten ska gynna projekt med medellångsiktigt till långsiktigt finansieringsbehov och ge större fördelar i form av marknadspåverkan, administrativ effektivitet och resursanvändning.

De ska förse infrastrukturintressenter, såsom finansiärer, offentliga myndigheter, infrastrukturförvaltare, byggföretag och operatörer – med en enhetlig marknadsorienterad verktygslåda för unionens finansiella stöd.

Finansieringsinstrumenten ska bestå av

a) ett instrument för lån och garantier som underlättas av riskdelningsinstrument, inbegripet kreditförbättringsmekanismer för projektobligationer (*skuldinstrument*) och

b) ett instrument för eget kapital (*egetkapitalinstrument*),

som ska bidra till att undanröja marknadshinder genom att förbättra infrastrukturinvesteringarnas finansiering och/eller riskprofiler. Detta ska i sin tur leda till att företag och andra stödmottagare får ökad tillgång till lån, garantier, eget kapital och andra former av privat finansiering.

Före den slutgiltiga utformningen av skuld- och egetkapitalinstrumenten ska kommissionen göra en förhandsbedömning i enlighet med förordning (EU, Euratom) nr 966/2012. I tillämpliga fall ska utvärderingar av befintliga och jämförbara finansieringsinstrument användas i bedömningen.

I. **Skuldinstrument**

1. *Allmänna bestämmelser*

Målet med skuldinstrumentet är att bidra till att avhjälpa brister på de europeiska lånekapitalmarknaderna genom att erbjuda riskdelning för finansiering med lån. Finansiering med lån ska ske genom enheter som anförtrotts uppgifter eller genom särskilda investeringsverktyg i form av prioriterad och underordnad fordran eller garantier.

▼B

Skuldinstrumentet ska bestå av ett riskdelningsinstrument för lån och garantier och initiativet om projektobligationer. De projektansvariga får därutöver söka finansiering med eget kapital inom ramen för egetkapitalinstrumentet.

a. Riskdelningsinstrument för lån och garantier

Riskdelningsinstrumentet för lån och garantier ska utformas för att öka riskkapaciteten hos de enheter som anförtrotts uppgifter. Detta möjliggör för de enheter som anförtrotts uppgifter att tillhandahålla fonderad och icke fonderad, underordnad och prioriterad, lån till projekt och företag i syfte att underlätta de ansvarigas tillgång till bankfinansiering. Om finansieringen med lån är underordnad ska den prioriteras lägre än prioriterad fordran, men högre än finansiering med eget kapital eller liknande finansiering.

Den icke fonderade underordnade finansieringen med lån får inte överskrida 30 % av den totala summan för den emitterade prioriterade fordran.

Finansiering med prioriterad fordran inom ramen för skuldinstrumentet får inte överskrida 50 % av den totala summan för den övergripande finansieringen med prioriterad fordran som tillhandahålls via den enhet som anförtrotts uppgifter eller det särskilda investeringsverktyget.

b. Initiativet om projektobligationer

Riskdelningsinstrumentet för projektobligationer ska utformas som en underordnad finansiering med lån för att underlätta finansiering för projektföretag som finansieras genom prioriterad fordran i form av obligationer. Detta kreditförstärkningsinstrument syftar till att underlätta en kreditvärdering av den prioriterade skulden som motsvarar *investment grade*.

Det ska ha lägre prioritet än den prioriterade fordran, men högre prioritet än finansiering med eget kapital eller liknande finansiering.

Den underordnade finansieringen med lån får inte överskrida 30 % av den emitterade prioriterade fordran.

2. *Finansiella parametrar och finansiell hävstångseffekt*

Parametrarna för risk- och intäktsdelning ska fastställas så att särskilda politiska mål, inbegripet tänkta särskilda projektkategorier, kan uppnås samtidigt som den marknadsorienterade inriktningen för skuldinstrumentet bevaras.

Skuldinstrumentets förväntade hävstångseffekt – som definieras som den sammanlagda finansieringen (dvs. bidrag från unionen plus stöd från andra finansieringskällor) dividerat med unionens ekonomiska bidrag – ska förväntas vara i intervallet från 6 till 15, beroende på den typ av verksamhet som är inblandad (risknivå, tänkta stödmottagare och den finansiering med lån som berörs).

3. *Kombinering med andra finansieringskällor*

Finansiering via skuldinstrumentet får kombineras med andra öronmärkta budgetbidrag i förteckningen nedan, enligt bestämmelserna som föreskrivs i förordning (EU, Euratom) nr 966/2012 och den relevanta rättsliga grunden:

a) Andra delar av FSE.

b) Andra instrument, program och budgetposter i unionens budget.

c) Medlemsstater, inbegripet regionala och lokala myndigheter, som önskar bidra med egna medel eller medel som finns tillgängliga frånfonderna enligt sammanhållningspolitiken, utan att instrumentet förändras i grunden.

▼B

4. *Genomförande*

Enheter som anförtrotts uppgifter

Enheter som anförtrotts uppgifter ska väljas ut i enlighet med förordning (EU, Euratom) nr 966/2012.

Genomförandet genom indirekt förvaltning får ta formen av direkta mandat till enheter som anförtrotts uppgifter. När det gäller instrument under direkta mandat (dvs. indirekt förvaltning) ska enheterna som anförtrotts uppgifter förvalta unionens bidrag till skuldinstrumentet och vara riskdelningspartner.

Därutöver kan särskilda investeringsverktyg komma att fastställas för att göra det möjligt att gruppera bidrag från flera investerare. Unionens bidrag kan komma att ges lägre prioritet än övriga investerares bidrag.

Utformning och genomförande

Utformningen ska anpassas efter de allmänna bestämmelserna för finansieringsinstrument i förordning (EU, Euratom) nr 966/2012.

Detaljerade villkor för genomförandet av skuldinstrumentet, inbegripet övervakning och kontroll, ska fastställas i ett avtal mellan kommissionen och respektive enhet som anförtrotts uppgifter, med beaktande av de bestämmelser som anges i denna bilaga och i förordning (EU, Euratom) nr 966/2012.

Förvaltningskonto

Enheten som anförtrotts uppgifter ska upprätta ett förvaltningskonto som ska inbegripa unionens bidrag och de intäkter som unionens bidrag ger upphov till.

5. *Användning av unionens bidrag*

Unionens bidrag ska användas till att

a) göra avsättningar,

b) täcka avtalade arvoden och kostnader i samband med inrättandet och förvaltningen av skuldinstrumentet, inbegripet utvärderingen av det och stödjande åtgärder, som fastställts i enlighet med förordning (EU, Euratom) nr 966/2012 och marknadspraxis. De arvoden som ska betalas till enheten som anförtrotts uppgifter, som är baserade på administrativa beslut och på resultat, får inte överskrida 2 % respektive 3 % av den andel av unionens bidrag som effektivt utnyttjas för enskilda insatser, baserat på en kostnadsbaserad metod som fastställts av kommissionen och enheterna som anförtrotts uppgifter,

c) stödjande åtgärder med direkt samband.

6. *Prissättning samt risk- och inkomstdelning*

Skuldinstrumenten ska ha ett pris som stödmottagaren ska betala, i enlighet med de relevanta regler och kriterier som gäller för enheterna som anförtrotts uppgifter eller de särskilda investeringsverktygen och i linje med bästa marknadspraxis.

När det gäller direkta mandat till enheter som anförtrotts uppgifter ska riskdelningsschemat återspeglas i en lämplig delning mellan unionen och enheten som anförtrotts uppgifter av den riskersättning som enheten som anförtrotts uppgifter kräver av sina låntagare.

När det gäller särskilda investeringsverktyg ska riskdelningsschemat återspeglas i en lämplig delning mellan unionen och de övriga investerarna av den riskersättning som det särskilda investeringsverktyget kräver av sina låntagare.

▼B

Utan hinder av det riskdelningsschema som har valts ska enheten som anförtrotts uppgifter alltid dela den definierade risken och svara för hela den kvarstående risktranchen.

Den maximala risk som täcks av unionens budget får inte överskrida 50 % av risken för skuldportföljen inom ramen för skuldinstrumentet. Taket på 50 % för risktagande gäller målstorleken för särskilda investeringsverktyg.

7. *Ansöknings- och godkännandeförfarande*

Ansökningar ska ställas till en enhet som anförtrotts uppgifter eller till ett särskilt investeringsverktyg, i enlighet med deras fastställda ansökningsförfaranden. Enheterna som anförtrotts uppgifter och de särskilda investeringsverktygen ska godkänna projekten i enlighet med sina interna förfaranden.

8. *Skuldinstrumentets giltighetstid*

Kommissionen ska göra den sista delbetalningen av unionens bidrag till skuldinstrumentet senast den 31 december 2020. Enheterna som anförtrotts uppgifter eller de särskilda investeringsverktygen ska slutgiltigt godkänna finansieringen med lån senast den 31 december 2022.

9. *Upphörande*

Unionsbidrag som tilldelas skuldinstrumentet ska betalas tillbaka till det relevanta förvaltningskontot efter hand som finansieringen löper ut eller återbetalas. Det ska finnas tillräckligt med medel på förvaltningskontot för att täcka avgifter och risker i fråga om skuldinstrumentet, tills det att de upphör.

10. *Rapportering*

Kommissionen och enheten som anförtrotts uppgifter ska i enlighet med förordning (EU, Euratom) nr 966/2012 enas om rapporteringsmetoder för genomförandet av skuldinstrumentet.

Därutöver ska kommissionen med stöd från enheterna som anförtros uppgifter, till och med 2023, årligen överlämna en rapport till Europaparlamentet och rådet om genomförandet, de rådande marknadsvillkoren för användningen av instrumentet, de uppdaterade projekten och projektplaneringen, inbegripet information om projekt på olika stadier i processen, samtidigt som man tar hänsyn till konfidentialitet och känslig marknadsinformation i enlighet med artikel 140.8 i förordning (EU, Euratom) nr 966/2012.

11. *Övervakning, kontroll och utvärdering*

Kommissionen ska övervaka genomförandet av skuldinstrumentet, bland annat genom kontroller på plats där så är lämpligt, och ska genomföra granskning och kontroll i överensstämmelse med förordning (EU, Euratom) nr 966/2012.

12. *Stödjande åtgärder*

Genomförandet av skuldinstrumentet får understödjas med hjälp av en uppsättning kompletterande åtgärder. De kan bland annat inbegripa åtgärder i form av tekniskt och ekonomiskt stöd, insatser för att öka medvetenheten om kapitalgivare, och system för att dra till sig privata investerare.

På begäran av kommissionen eller berörda medlemsstater ska Europeiska investeringsbanken tillhandahålla tekniskt stöd, inbegripet finansiell strukturering av projekt av gemensamt intresse, inklusive projekten för upprättande av de stomnätskorridorer som förtecknas i del I. Sådant tekniskt stöd ska även omfatta stöd till förvaltningar i syfte att utveckla lämplig institutionell kapacitet.

▼B

II. **Egetkapitalinstrument**

1. *Allmänna bestämmelser*

Målet med egetkapitalinstrumentet ska vara att bidra till att avhjälpa brister på de europeiska kapitalmarknaderna genom att tillhandahålla investeringar i aktier eller hybridkapital.

De högsta tillåtna bidragen från unionen ska vara begränsade enligt följande:

— 33 % av det egna kapitalets målstorlek eller

— unionens gemensamma investering i ett projekt får inte överstiga 30 % av det totala egna kapitalet i ett företag.

Projektutvecklarna får därutöver söka skuldfinansiering inom ramen för skuldinstrumentet.

2. *Finansiella parametrar och multiplikatoreffekt*

Investeringsparametrar ska ställas in på ett sådant sätt att särskilda politiska mål, inbegripet inriktning på särskilda grupper av infrastrukturprojekt, kan uppfyllas, samtidigt som detta instruments marknadsorienterade strategi bevaras.

Egetkapitalinstrumentets förväntade multiplikatoreffekt – definierad som den sammanlagda finansieringen (dvs. unionsbidraget plus samtliga bidrag från andra investerare) dividerad med unionens bidrag ska förväntas variera i genomsnitt från 5 till 10, beroende på marknadsegenheter.

3. *Kombination med andra finansieringskällor*

Finansiering via egetkapitalinstrumentet får kombineras med andra öronmärkta budgetbidrag i förteckningen nedan, enligt bestämmelserna i förordning (EU, Euratom) nr 966/2012 och den relevanta rättsliga grunden:

a) Andra delar av FSE.

b) Andra instrument, program och budgetposter i unionens budget.

c) Medlemsstater, inbegripet regionala och lokala myndigheter, som önskar bidra med egna medel eller tillgängliga medel enligt sammanhållningspolitiken, utan att instrumentet förändras i grunden.

4. *Genomförande*

Enheter som anförtrotts uppgifter

Enheter som anförtros uppgifter ska väljas ut i enlighet med förordning (EU, Euratom) nr 966/2012.

Genomförandet genom indirekt förvaltning får ta formen av direkta mandat till enheter som anförtrotts uppgifter, genom indirekt förvaltning. När det gäller instrument under direkta mandat (dvs. indirekt förvaltning) ska de enheter som anförtrotts uppgifter förvalta unionens bidrag till egetkapitalinstrumentet.

Därutöver får särskilt avsedda investeringsverktyg komma att fastställas för att möjliggöra gemensamt utnyttjande av bidrag från flera investerare. Unionens bidrag får underordnas investerarnas bidrag.

▼B

I vederbörligen motiverade fall, för att uppnå särskilda policymål, får unionens bidrag tillhandahållas till ett särskilt projekt av en enhet som anförtrotts uppgifter som en gemensam investering.

Utformning och genomförande

Utformningen ska anpassas till de allmänna bestämmelserna för finansieringsinstrument i förordning (EU, Euratom) nr 966/2012.

Detaljerade villkor för genomförande av egetkapitalinstrumentet, inbegripet övervakning och kontroll, ska fastställas i ett avtal mellan kommissionen och respektive enhet som anförtrotts uppgifter, med beaktande av de bestämmelser som anges i denna bilaga och i förordning (EU, Euratom) nr 966/2012.

Förvaltningskonto

Den enhet som anförtrotts uppgifter ska upprätta ett förvaltningskonto som ska inbegripa unionens bidrag och de intäkter som unionens bidrag ger upphov till.

5. *Användning av unionens bidrag*

Unionens bidrag ska användas till

a) att göra investeringar i eget kapital,

b) att täcka avtalade arvoden och kostnader i samband med inrättandet och förvaltningen av egetkapitalinstrumentet, inbegripet dess utvärdering, som har bestämts i enlighet med vad som gäller enligt förordning (EU, Euratom) nr 966/2012 och marknadspraxis, och

c) stödjande åtgärder med direkt samband.

6. *Prissättning samt risk- och inkomstdelning*

Egetkapitalersättningen ska innefatta de sedvanliga avkastningsdelar som fördelas till egetkapitalinvesterare och vara beroende av värdeutvecklingen för de underliggande investeringarna.

7. *Ansöknings- och godkännandeförfarandet*

Ansökningar ska ställas till enheten som anförtrotts uppgifter eller det särskilda investeringsverktyget var för sig, i enlighet med deras vanliga ansökningsförfaranden. De enheter som anförtrotts uppgifter och de särskilda investeringsverktygen ska godkänna projekten i enlighet med sina interna förfaranden.

8. *Egetkapitalinstrumentets giltighetstid*

Kommissionen ska göra den sista delbetalningen av unionens bidrag till egetkapitalinstrumentet senast den 31 december 2020. De enheter som anförtrotts uppgifter eller de särskilda investeringsverktygen ska slutgiltigt godkänna investeringen i eget kapital senast den 31 december 2022.

9. *Upphörande*

Unionsbidrag som tilldelas egetkapitalinstrumentet ska betalas tillbaka till det relevanta förvaltningskontot efter hand som investeringarna löper ut eller på annat sätt förfaller. Det ska finnas tillräckligt med medel på förvaltningskontot för att täcka avgifter och risker i fråga om egetkapitalinstrumentet, tills det att de upphör.

10. *Rapportering*

Kommissionen och enheten som anförtrotts uppgifter ska i enlighet med förordning (EU, Euratom) nr 966/2012 enas om metoderna för årlig rapportering om genomförandet av egetkapitalinstrumentet.

▼B

Enligt artikel 140.8 i förordning (EU, Euratom) nr 966/2012 ska kommissionen dessutom, med stöd av de enheter som anförtrotts uppgifter, fram till och med 2023 årligen rapportera om genomförandet till Europaparlamentet och rådet.

11. *Övervakning, kontroll och utvärdering*

Kommissionen ska övervaka genomförandet av egetkapitalinstrumentet, bland annat genom kontroller på plats där så är lämpligt, och ska genomföra verifikationer och kontroller i överensstämmelse med förordning (EU, Euratom) nr 966/201.

12. *Stödjande åtgärder*

Genomförandet av egetkapitalinstrumentet får understödjas med hjälp av en uppsättning kompletterande åtgärder. De kan bland annat inbegripa åtgärder i form av tekniskt och ekonomiskt stöd, insatser för att öka kapitalgivarnas medvetenhet, planer för att dra till sig privata investerare.

DEL IV

VÄGLEDANDE PROCENTSATSER FÖR SPECIFIKA TRANSPORTMÅL

De budgetmedel som avses i artikel 5.1 a, exklusive de som anslås till åtgärder för programstöd, ska fördelas till specifika transportmål enligt artikel 4.2 enligt följande:

a) Undanröja flaskhalsar, förstärka järnvägens driftskompatibilitet, komplettera felande länkar och i synnerhet, förbättra gränsöverskridande sträckor – 80 %.

b) Säkerställa hållbara och effektiva transportsystem på lång sikt, i syfte att förbereda för förväntade framtida transportflöden och möjliggöra minskade utsläpp av koldioxid för alla transportslag genom omställning till innovativa, koldioxidsnåla och energieffektiva transporttekniker, samtidigt som säkerheten optimeras – 5 %.

c) Optimera integrering och sammanlänkning av transportslag och förbättra transporttjänsternas driftskompatibilitet och samtidigt säkerställa tillgängligheten i transportinfrastrukturerna, med beaktande av taket för ombordkomponenter i Sesar-systemet, RIS, VTMIS och ITS för vägsektorn enligt artikel 10.2 b led vi – 15 %.

Beloppet 11 305 500 000 EUR som överförs från Sammanhållningsfonden ska helt och hållet användas för projekt för genomförande av stomnätet eller för de projekt och övergripande prioriteringar som fastställs i del I i den här bilagan.

DEL V

FÖRTECKNING ÖVER ALLMÄNNA RIKTLINJER SOM SKA BEAKTAS VID FASTSTÄLLANDE AV TILLDELNINGSKRITERIER

Vid fastställande av tilldelningskriterier i enlighet med artikel 17.5 ska åtminstone följande allmänna riktlinjer beaktas:

a) Hur långt åtgärden framskridit i projektutvecklingsstadiet.

b) Den föreslagna genomförandeplanens sundhet.

c) Unionsstödets stimulerande effekt på offentliga och privata investeringar, i förekommande fall.

▼B

d) Behovet av att undanröja finansiella hinder, såsom brist på marknadsfinansiering.

e) I förekommande fall, ekonomiska, sociala, klimatmässiga och miljömässiga konsekvenser samt tillgänglighet.

f) Den gränsöverskridande dimensionen, i förekommande fall.

▼M1

DEL VI

FINANSIERINGSPRIORITERINGAR FÖR TRANSPORTSEKTORN FÖR FLERÅRIGA OCH ÅRLIGA ARBETSPROGRAM

1. **Finansieringsprioriteringar för fleråriga arbetsprogram**

1.1 Finansieringsprioriteringar för målet att komplettera felande länkar, undanröja flaskhalsar, förstärka järnvägens driftskompatibilitet och, i synnerhet, förbättra gränsöverskridande sträckor:

i) I förväg identifierade projekt för stomnätskorridorer (järnväg, inre vattenvägar, vägar, kust- och inlandshamnar).

ii) I förväg identifierade projekt för övriga avsnitt av stomnätet (järnvägar, inre vattenvägar, vägar, kust- och inlandshamnar).

iii) Driftskompatibilitet för järnvägar.

iv) Utbyggnad av ERTMS.

1.2 Finansieringsprioriteringar för målet att säkerställa hållbara och effektiva transportsystem på lång sikt, i syfte att förbereda för förväntade framtida transportflöden och möjliggöra minskade utsläpp av koldioxid för alla transportslag genom omställning till innovativa, koldioxidsnåla och energieffektiva transporttekniker, samtidigt som säkerheten optimeras:

i) Införande av ny teknik och innovation för alla transportslag, med fokus på teknik för minskade koldioxidutsläpp, säkerhet och innovation i syfte att främja nätets hållbarhet, drift, förvaltning, tillgänglighet, multimodalitet och effektivitet.

ii) Säker och trygg infrastruktur, bland annat säkra och trygga parkeringsplatser i stomvägnätet.

1.3 Finansieringsprioriteringar för målet att optimera integrering och sammanlänkning av transportslag och förbättra transporttjänsternas driftskompatibilitet, och samtidigt säkerställa tillgängligheten i transportinfrastrukturerna:

i) Gemensamt europeiskt luftrum – Sesar.

ii) Flodinformationstjänster.

iii) Intelligenta transporttjänster för vägar.

iv) Övervaknings- och informationssystemet för sjötrafik.

v) Sjömotorvägar.

▼M1

vi) Åtgärder för genomförande av en transportinfrastruktur i knutpunkter i stomnätet, inklusive urbana knutpunkter.

vii) Förbindelser till och utveckling av multimodala logistikplattformar.

1.4 Åtgärder för programstöd.

2. **Finansieringsprioriteringar för årliga arbetsprogram**

2.1 Finansieringsprioriteringar för målet att undanröja flaskhalsar, förstärka järnvägens driftskompatibilitet, komplettera felande länkar och, i synnerhet, förbättra gränsöverskridande sträckor:

i) Projekt för järnvägar, inre vattenvägar och vägar för stomnätet, inbegripet förbindelser till inlands- och kusthamnar och flygplatser, samt utveckling av hamnar.

ii) Projekt för det övergripande nätet (järnvägar, inre vattenvägar, vägar, kust- och inlandshamnar).

iii) Projekt för att sammanlänka det transeuropeiska transportnätet med infrastrukturnäten i grannländer, särskilt i samband med gränsöverskridande sträckor (järnvägar, inre vattenvägar, vägar, kust- och inlandshamnar).

2.2 Finansieringsprioriteringar för målet att säkerställa hållbara och effektiva transportsystem på lång sikt, i syfte att förbereda för förväntade framtida transportflöden och möjliggöra minskade utsläpp av koldioxid för alla transportslag genom omställning till innovativa, koldioxidsnåla och energieffektiva transporttekniker, samtidigt som säkerheten optimeras:

i) Införande av ny teknik och innovation, som inte omfattas av det fleråriga arbetsprogrammet.

ii) Godstransporttjänster.

iii) Åtgärder för att minska bullret från godstransporter på järnväg, bland annat genom eftermodifiering av befintlig rullande materiel.

2.3 Finansieringsprioriteringar för målet att optimera integrering och sammanlänkning av transportslag och förbättra transporttjänsternas driftskompatibilitet, och samtidigt säkerställa tillgängligheten i transportinfrastrukturerna:

i) System för telematiktillämpningar som inte omfattas av det fleråriga arbetsprogrammet.

ii) Åtgärder för bättre tillgång till transportinfrastruktur för personer med funktionsnedsättning.

iii) Åtgärder för genomförande av en transportinfrastruktur i knutpunkter i stomnätet, inklusive urbana knutpunkter.

iv) Förbindelser till och utveckling av multimodala logistikplattformar.

2.4 Finansieringsinstrument för FSE:

i) Bidrag till finansieringsinstrumenten, såsom de definieras i artikel 14 och i del III av FSE-bilagan.

ii) Åtgärder för programstöd till innovativa finansieringsinstrument.

▼B

BILAGA II

"BILAGA

DEL IV FÖRTECKNING ÖVER DE FÖRSTA GODSKORRIDORERNA

	Medlemsstater	Huvudlinjer ([1])	Inrättande av godskorridorer:
"Rhen – Alperna"	NL, BE, DE, IT	Zeebrugge –Antwerpen/Amsterdam/Vlissingen ([+])/Rotterdam –Duisburg – [Basel] – Milano – Genua	Senast den 10 november 2013
"Nordsjön – Medelhavet"	NL, BE, LU, FR, UK ([+])	Glasgow (*)/Edinburgh (*)/Southampton (*)/Felixstowe (*)–London ([+])/Dunkerque ([+])/Lille ([+])/Liège ([+])/Paris ([+])/ Amsterdam ([+])– Rotterdam – Zeebrugge ([+])/Antwerpen –Luxemburg – Metz – Dijon – Lyon/[Basel] –Marseille ([+])	Senast den 10 november 2013
"Skandinavien – Medelhavet"	SE, DK, DE, AT, IT	Stockholm/[Oslo] ([+])/Trelleborg ([+])– Malmö –København – Hamburg – Innsbruck – Verona – La Spezia ([+])/Livorno ([+])/Ancona ([+])/Taranto ([+])/Augusta ([+])/ Palermo	Senast den 10 november 2015
"Atlanten"	PT, ES, FR, DE ([+])	Sines – Lissabon/Leixões — Madrid – Medina del Campo/ Bilbao/San Sebastian – Irun – Bordeaux – Paris/Le Havre/Metz – Strasbourg ([+])/Mannheim ([+]) Sines – Elvas/Algeciras	Senast den 10 november 2013
"Östersjön – Adriatiska havet"	PL, CZ, SK, AT, IT, SI	Swinoujscie ([+])/Gdynia – Katowice – Ostrava/Žilina –Bratislava/Wien/Klagenfurt – Udine – Venezia/ Trieste/ /Bologna/Ravenna Graz – Maribor – Ljubljana – Koper/ Trieste	Senast den 10 november 2015
"Medelhavet"	ES, FR, IT, SI, HU, HR ([+])	Almería – Valencia/Algeciras/Madrid –Zaragoza/Barcelona – Marseille – Lyon – Turin –Milano – Verona – Padoa/Venezia – Trieste/Koper – Ljubljana – Budapest Ljubljana ([+])/Rijeka ([+])– Zagreb ([+])– Budapest – Zahony (gränsen mellan Ungern och Ukraina)	Senast den 10 november 2013
"Öst/östra Medelhavet"	CZ, AT, SK, HU, RO, BG, EL, DE (*)	— București– Constanța Bremerhaven (*)/Wilhelmshaven (*)/ Rostock (*)/Hamburg (*)– Praha – Wien/ Bratislava – Budapest — Vidin – Sofia – Burgas (*)/Svilengrad (*) (gränsen mellan Bulgarien och Turkiet)/ Promachonas –Thessaloniki – Athína – Patras (*)	Senast den 10 november 2013

▼B

	Medlemsstater	Huvudlinjer ([1])	Inrättande av godskorridorer:
"Nordsjön – Östersjön" (°)	DE, NL, BE, PL, LT, LV (*), EE (*)	Wilhelmshaven (+)/Bremerhaven/Hamburg (+)/ Amsterdam (+)/Rotterdam/Antwerpen – Aachen/Berlin – Warszawa – Terespol (gränsen mellan Polen och Vitryssland)/Kaunas – Riga (*)– Tallinn (*)	Senast den 10 november 2015
"Rhen – Donau" (‡)	FR, DE, AT, SK, HU, RO, CZ	Strasbourg – Mannheim – Frankfurt – Nürnberg –Wels Strasbourg – Stuttgart – München – Salzburg – Wels – Wien – Bratislava – Budapest – Arad – Brašov/Craiova – București– Constanța Čierna och Tisou (gränsen mellan Slovakien och Ukraina) – Košice – Žilina – Horní Lideč – Praha – München/Nürnberg	Senast den 10 november 2020

([1]) Med "/" avses alternativa linjer. I överensstämmelse med riktlinjerna för TEN-T bör Atlantkorridoren och Medelhavskorridoren i framtiden kompletteras med järnvägslinjen för godstrafik Sines/Algeciras – Madrid – Paris, som korsar de centrala Pyrenéerna genom en låg tunnel.

(+) Linjer markerade med + ska ingå i respektive korridorer senast tre år efter dagen för inrättande enligt denna tabell. Befintliga strukturer enligt artiklarna 8 och 13.1 i den här förordningen ska anpassas med medverkan av ytterligare medlemsstater och infrastrukturförvaltare i respektive korridorer. Tillförandet av linjer ska grunda sig på marknadsundersökningar och beakta befintlig persontransport och godstransport i linje med artikel 14.3 i den här förordningen.

(*) Linjer markerade med * ska ingå i respektive korridorer senast fem år efter dagen för inrättande enligt denna tabell. Befintliga strukturer enligt artiklarna 8 och 13.1 i den här förordningen ska anpassas med medverkan av ytterligare medlemsstater och infrastrukturförvaltare i respektive korridorer. Tillförandet av linjer ska grunda sig på marknadsundersökningar och beakta befintlig persontransport och godstransport i linje med artikel 14.3 i den här förordningen.

(°) Till dess att en järnvägslinje för Östersjön anläggs med en nominell spårvidd på 1435 mm ska de olika spårviddssystemens särdrag beaktas vid inrättande och drift av denna korridor.

(‡) Inrättandet av denna korridor ska grunda sig på marknadsundersökningar och beakta befintlig persontransport och godstransport i linje med artikel 14.3 i den här förordningen. Sträckan "Čierna och Tisou (gränsen mellan Slovakien och Ukraina) – Košice – Žilina – Horní Lideč – Praha" ska inrättas senast den 10 november 2013."